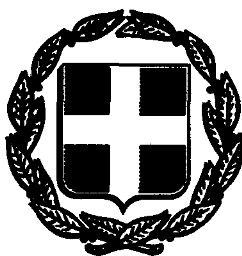


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 8 ΙΟΥΝΙΟΥ 1988	ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 124

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1785

Κύρωση Ευρωπαϊκής Συμφωνίας για τις κύριες διεθνείς οδικές αρτηρίες (A.G.R.) μετά των Παραρτημάτων I, II και III.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος η Ευρωπαϊκή Συμφωνία για τις κύριες διεθνείς οδικές αρτηρίες (A.G.R.) με τα Παραρτήματα I, II και III αυτής, που υπογράφτηκε στη Γενεύη στις 15 Νοεμβρίου 1975, της οποίας το κείμενο σε πρωτότυπο στη γαλλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής:

ACCORD EUROPEEN SUR LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL (AGR)

LES PARTIES CONTRACTANTES,

CONSCIENTES de la nécessité de faciliter et de développer en Europe le trafic routier international,

CONSIDERANT que, pour assurer et développer les relations entre pays européens, il importe de prévoir un plan coordonné de construction et d' aménagement de routes adaptées aux exigences du trafic international futur,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

Article premier

Définition et adoption du réseau international «E»

Les Parties contractantes adoptent le projet de réseau routier dénommé ci-après «Réseau international «E»» et décrit à l' annexe I au présent Accord, à titre de plan coordonné de construction et d' aménagement de routes d' intérêt international qu' elles se proposent d' entreprendre dans le cadre de leurs programmes nationaux.

Article 2

Le réseau international «E» est constitué d' un système quadrillé de routes repères d' orientation générale nord-sud et ouest-est; il comprend également des routes intermédiaires situées entre les routes repères et des routes d' embranchement, de rocade ou de liaison.

Article 3

Construction et aménagement des routes du réseau international «E»

Les routes du réseau international «E» auquel se réfère l' article premier du présent Accord doivent être rendues conformes aux dispositions de l' annexe II au présent Accord.

Article 4

Signalisation des routes du réseau international «E»

1. Les routes du réseau international «E» seront identifiées et signalées au moyen du signal décrit à l' annexe III au présent Accord.

2. Tous les signaux utilisés pour désigner les routes E, qui ne sont pas conformes aux dispositions du présent Accord et ses annexes, seront enlevés dans les trois ans qui suivront la date à laquelle le présent Accord entrera en vigueur pour l' Etat concerné, en application de l' article 6.

3. De nouveaux signaux conformes à celui qui est décrit dans l' annexe III au présent Accord seront mis en place sur toutes les routes du réseau international «E» dans les quatre ans qui suivront la date à laquelle le présent Accord entrera en vigueur pour l' Etat concerné, en application de l' article 6.

4. Les dispositions du présent article ne sont pas sujettes aux limitations pouvant résulter des programmes nationaux mentionnés à l' article premier du présent Accord.

Article 5

Procédure pour la signature du présent Accord et pour devenir partie.

1. Le présent Accord sera ouvert jusq' au 31 décembre 1976 à la signature des Etats qui sont membres de la Commission économique pour l' Europe des Nations Unies, soit admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du Mandat de cette Commission.

2. Ces Etats pourront devenir parties au présent Accord par

a) signature sans réserve de ratification, acceptation ou approbation;

b) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou

c) adhésion.

3. La ratification, l' acceptation, l' approbation ou l' adhésion s' effectueront par le dépôt d' un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l' Organisation des Nations Unies.

Article 6

Entrée en vigueur du présent Accord

1. Le présent Accord entrera en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de huit Etats auront soit signé l' Accord sans réserve de ratification, acceptation ou approbation, soit déposé un instrument de ratification, acceptation, approbation ou adhésion, à condition qu' une ou plusieurs routes du réseau international «E» relient de façon ininterrompue les territoires d' au moins quatre des Etats ayant ainsi signé ou ayant déposé un tel instrument. Si cette condition n' est pas remplie, l' Accord entrera en vigueur 90 jours après la date soit de la signature sans réserve de ratification, acceptation ou approbation, soit du dépôt de l' instrument de ratification, d' acceptation, d' approbation ou d' adhésion qui permettra de satisfaire à ladite condition.

2. Pour chaque Etat qui déposera son instrument de ratification, d' acceptation, d' approbation ou d' adhésion après la date à partir de laquelle court le délai de 90 jours spécifié au paragraphe 1 du présent article, l' Accord entrera en vigueur 90 jours après la date dudit dépôt.

3. A son entrée en vigueur, le présent Accord abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes, la Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international, signée à Genève le 16 septembre 1950.

Article 7

Procédure d' amendement du texte principal du présent Accord

1. Le texte principal du présent Accord pourra être amendé par l' une des procédures définies dans le présent article.

2. a) Sur la demande d' une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie au texte principal du présent Accord sera examiné par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l' Europe (CEE).

b) S' il est adopté par une majorité des deux tiers des membres présents et votants, et si cette majorité comprend une majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l' amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général.

c) Si l' amendement est accepté par les deux tiers des Parties contractantes, le Secrétaire général le notifiera à toutes les Parties contractantes et l' amendement entrera en vigueur douze mois après la date de cette notification. L' amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes à l' exception de celles qui, avant son entrée en vigueur, auront déclaré ne pas l' accepter.

3. Sur la demande d' un tiers au moins des Parties contractantes, une conférence, à laquelle seront invités les Etats visés à l' article 5, sera convoquée par le Secrétaire général. La procédure indiquée aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 du présent article sera appliquée à l' égard de tout amendement soumis à l' examen d' une telle conférence.

Article 8

Procédure d' amendement de l' annexe I au présent Accord

1. L'annexe I au présent Accord pourra être amendée par la procèdure définie dans le présent article.

2. Sur la demande d'une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie à l' annexe I au présent Accord sera examiné par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l' Europe (CEE).

3. S' il est adopté par la majorité des membres présents et votants, et si cette majorité comprend la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué par le Sécrétaire général aux administrations compétentes des Parties contractantes directement intéressées. Sont considérées comme Parties contractantes directement intéressées :

a) dans le cas de l' insertion d'une nouvelle route internationale A, ou de la modification d'une route internationale A existante, toute Partie contractante dont le territoire est emprunté par la route en question;

b) dans le cas de l' insertion d'une nouvelle route internationale B, ou de la modification d'une route internationale B existante, toute Partie contractante limitrophe du pays demandeur et dont le territoire est emprunté par la (ou les) route(s) internationale(s) A à laquelle (auxquelles) la route internationale B, nouvelle ou à modifier, est reliée. Seront également considérées comme limitrophes au sens du présent paragraphe deux Parties contractantes sur le territoire desquelles se trouvent les points terminaux d'une liaison maritime prévue par le tracé de la (ou des) route(s) internationale(s) A spécifiée(s) ci-dessus.

4. Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article sera acceptée si, dans le délai de six mois suivant la date de cette communication, aucune des administrations compétentes des Parties contractantes directement intéressées ne notifie au Secrétaire général son objection à l' amendement. Si l' administration d'une Partie contractante déclare que son droit national l'oblige à subordonner son accord à l'obtention d'une autorisation spéciale ou à approbation d'un organe législatif, le consentement de cette administration à la modification de l' annexe I au présent Accord ne sera considéré comme donné, et la proposition d' amendement ne sera acceptée qu' au moment où ladite administration aura notifié au Secrétaire général que l' autorisation ou l' approbation requises ont été obtenues. Si cette notification n' est pas faite dans le délai de dix-huit mois suivant la date à laquelle la proposition d'amendement a été communiquée à ladite administration, ou si, dans le délai de six mois spécifié ci-dessus, l' administration compétente d'une Partie contractante directement intéressée formule une objection contre l' ammendement proposé, cet amendement ne sera pas accepté.

5. Tout amendement accepté sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après la date de cette communication.

Article 9

Procédure d'amendement des annexes II et III au présent Accord

1. Les annexes II et III au présent Accord pourront être amendées par la procédure définie dans le présent article.

2. Sur la damande d' une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie aux annexes II et III au présent Accord sera examiné par la Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l' Europe (CEE).

3. S' il est adopté par la majorité des membres présents et votants et si cette majorité comprend la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, cet amendement sera communiqué pour acceptation aux administrations compétentes de toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général.

4. Cet amendement sera accepté si, dans le délai de six mois suivant la date de cette communication, moins d' un tiers des administrations compétentes des Parties contractantes notifient au Secrétaire général leur objection à l'amendement.

5. Tout amendement accepté sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de cette communication.

Article 10

Notification de l' adresse de l' administration à laquelle doivent être communiquées les propositioms d'amendement aux annexes au présent Accord

Chaque Etat, au moment où il signera, ratifiera, acceptera ou approuvera le présent Accord ou y adhérera, notifiera au Secrétaire général le nom et l' adresse de son administration à laquelle doivent être communiquées, conformément aux dispositions des articles 8 et 9 du présent Accord, les propositions d' amendement aux annexes à cet Accord.

Article 11

Dénonciation de l' Accord et cessation de sa validité

Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification écrite adressée au Secrétaire général. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

Article 12

Le présent Accord cessera d'être en vigueur si le nombre des Parties contractantes est inférieur à huit pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

Article 13

Règlement de différends

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord, que les Parties en litige n' auraient pas pu régler par voie de négociation ou d' autre manière, sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d' un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d' arbitrage, les Parties en litige n' arrivent pas a s' entendre sur le choix d' un arbitre ou des arbitres, l' une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l' Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.

2. La sentence de l' arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe 1 du présent article sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Article 14
Limites à l' application du présent Accord

Aucune disposition du présent Accord ne sera interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre les mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies et limitées aux exigences de la situation qu' elle estime nécessaires pour sa sécurité extérieure ou intérieure.

Article 15
Déclaration relative à l' article 13 du présent Accord

Tout Etat pourra, au moment où il signera le présent Accord ou déposera son instrument de ratification, d' approbation ou d' adhésion, déclarer qu' il ne se considère pas lié par l' article 13 du présent Accord. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l' article 13 vis-à-vis de l'une quelconque des Parties contractantes qui aura fait une telle déclaration.

Article 16
Notifications aux Parties contractantes

Outre les déclarations, notifications et communications prévues aux articles 7, 8, 9 et 15 du présent Accord, le Secrétaire général notifiera aux Parties contractantes et aux autres Etats visés à l' article 5 :

a) les signatures, ratifications, acceptations, approbations et adhésions au titre de l' article 5;

b) les dates d' entrée en vigueur du présent Accord en vertu de l' article 6;

c) la date d' entrée en vigueur des amendements au présent Accord conformément au paragraphe 2 c) de l' article 7, aux paragraphes 4 et 5 de l' article 8 et à l' article 9;

d) les dénonciations au titre de l' article 11;

e) l' abrogation du présent Accord au titre de l' article 12.

Article 17
Dépôt du texte du présent Accord auprès du Secrétaire général

Après le 31 décembre 1976, l'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général de l' Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Etats visés à l' article 5 du présent Accord.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

FAIT à Genève, le quinze novembre mil neuf cent soixante-quinze en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

Annexe I

RESEAU INTERNATIONAL «E»

Notes explicatives

1. Les routes repères et les routes intermédiaires, dites de catégorie A, sont numérotées avec deux chiffres; les routes d'embanchement, de rocade ou de liaison, dites de catégories B, sont numérotées avec trois chiffres.

2. Les routes repères orientées nord-sud reçoivent des numéros impairs à deux chiffres se terminant par 5, croissant de l'ouest vers l'est. Les routes repères orientées ouest-est reçoivent des numéros pairs à deux chiffres croissant du nord au sud, se terminant par 0. Les routes intermédiaires reçoivent respectivement des numéros impairs et pairs à deux chiffres compris entre les numéros des routes repères entre lesquelles elles se trouvent. Les routes de catégorie B reçoivent des numéros à trois chiffres dont le premier est celui de la route repère la plus proche située au nord de la route B considérée et le deuxième celui de la route repère la plus proche située à l'ouest de la route B considérée, le troisième chiffre étant un numéro d'ordre.

LISTE DES ROUTES

A. Routes principales.

1) Orientation ouest-est.

a) Routes repères :

E 20 Shannon – Limerick – Portlaoise – Dublin ... Liverpool – Manchester – Bradford – Leeds – Hull ... Eesböjerg – Kolding – Middelfart – Nyborg ... Korsr – Kobenhavn ... Malmö – Ystad ... Tallin – Leningrad.

E 30 Cork – Waterford – Wexford – Rosslare ... Fishguard – Swansea – Cardiff – Newport – Bristol – London – Colchester – Ipswich – Felixstowe ... Hoek van Holland – Den Haag – Gouda – Utrecht – Amersfoort – Oldenzaal – Osnabrück – Bad Oeynhausen – Hannover – Braunschweig – Magdeburg – Berlin – Swiebodzin – Poznan – Lowicz – Warszawa – Brest – Minsk – Smolensk – Moskva.

E 40 Calais – Oostende – Gent – Bruxelles – Liège – Aachen – Köln – Olpe – Giessen – Bad Hersfeld – Herleshausen – Eisenach – Erfurt – Gera – Karl-Marx-Stadt – Dresden – Görlitz – Legnica – Wroclaw – Opole – Gliwice – Krakow – Przemysl – Lvov – Rovno – Zhitomir – Kiev – Kharkov – Rostov na Donu.

E 50 Brest – Rennes – Le Mans – Paris – Reims – Metz – Saarbrücken – Mannheim – Heilbronn – Feuchtwangen – Nürnberg – Rozvadov – Plzen – Praha – Jihlava – Brno – Zilina – Presov – Kosice – Vysné Nemecké – Uzhgorod – Mukacevo.

E 60 Brest – Nantes – Tours – Mulhouse – Basel – Olten – Zürich – Winterthur – St Gallen – St Margrethen – Lauterach – Feldkirch – Imst – Innsbruck – Wörgl – Salzburg – Linz – Wien – Nickelsdorf – Mosonmagyarovar – Györ – Budapest – Püspökladany – Oradea – Cluj – Turda – Tirgu-Mures – Brasov – Ploiesti – Bucuresti – Urziceni – Slobozia – Hirsova – Constanta.

E 70 La Rochelle – Lyon – Chambéry – Susa – Torino – Alessandria – Tortona – Brescia – Verona – Mestre (Venezia) – Palmanova – Trieste – Ljubljana – Zagreb – Djakovo – Beograd – Vrsac – Timisoara – Caransebes – Turnu Severin – Craiova – Pitesti – Bucuresti – Giurgiu – Ruse – Razgrad – Choumen – Varna.

E 80 La Coruna – Santander – Bilbao – San Sebastian – Pau – Toulouse – Narbonne – Nimes – Aix-en-Provence – Nice – Vintimiglia – Savona – Genova – La Spezia – Migliarino – Livorno – Grosseto – Roma – Pescara ... Dubrovnik – Petrovac – Titograd – Pristina – Nis – Dimitrovgrad – Sofia – Plovdiv – Edirne – Babaeski – Silivri – Istanbul – Izmir – Adapazari – Bolu – Gerede – Ankara – Yozgat – Sivas – Erzincan – Mutu – Askale – Erzurum – Agri – Iran.

E 90 Lisboa - Setubal - Pegôes - Elvas - Badajoz - Madrid - Zaragoza - Lérida - Barcelona ... Mazara del Vallo - Palermo - Messina ... Reggio di Calabria - Cantanzaro - Sibari - Crotone - Metaponto - Taranto - Brindisi .. Igoumenitsa - Ioannina - Kozani - Thessaloniki - Alexandroupolis - Ipsula - Kessan ... Izmir - Aydin - Antalya - Tarsus - Adana - Kömürler - Gaziantep - Urfa - Mardin - Nusaybin - Cizre - Esendere - Iran.

b) Routes intermédiaires :

E 12 Mo i Rana - Umea ... Vaasa - Tampere - Helsinki.

E 16 Londonderry - Belfast ... Glasgow - Edinburgh.

E 18 Craigavon - Belfast - Larne ... Stranraer - Gretna - Carlisle - Newcastle ... Stavanger - Kristiansand - Larvik - Drammen - Oslo - Orje - Karlstad - Örebro - Arboga - Enköping - Stockholm - Norrtalje - Kappelskar ... Aland.. Turku and Naantali - Helsinki - Vaalimaa - Leningrad.

E 22 Holyhead - Chester - Warrington - Manchester - Leeds - Doncaster - Immingham ... Amsterdam - Groningen - Oldenburg - Bremen - Hamburg - Lübeck - Rostock - Stralsund - Sassnitz.

E 24 Hamburg - Berlin.

E 26 Berlin - Szczecin - Goleniow - Koszalin - Gdansk.

E 28 Birmingham - Cambridge - Ipswich.

E 32 Colchester - Harwich.

E 36 Antwerpen - Eindhoven - Venlo - Oberhausen - Kamen - Bad Oeynhausen.

E 38 Berlin - Lübbenau - Cottbus - Legnica.

E 42 Dunkerque - Lille - Mons - Charleroi - Namur - Liège - St Vith - Wittlich - Bingen - Wiesbaden - Frankfurt am Main - Aschaffenburg - Würzburg.

E 44 St Brieuc - Caen - Rouen - Amiens - Charleville - Mézières - Luxembourg - Trier - Wittlich - Koblenz - Ransbach-Baumbach - Giessen.

E 46 Rouen - Reims - Charleville - Mézières - Liège.

E 48 Bayreuth - Marktredwitz - Cheb - Karlovy Vary - Praha.

E 52 Paris - Nancy - Strasbourg - Appenweier - Karlsruhe - Stuttgart - Ulm - München - Braunau - Wels - Linz.

E 54 Paris - Chaumont - Mulhouse - Basel - Waldshut - Lindau - Memmingen - München - Rosenheim - Salzburg.

E 56 Nürnberg - Regensburg - Deggendorf - Passau - Wels - Sattledt.

E 62 Nantes - Poitiers - Mâcon - Genève - Lausanne - Martigny - Sion - Simplon - Gravellona Toce - Milano - Tortona.

E 64 Szeged - Arad - Deva - Sibiu - Brasov.

E 66 Torino - Milano - Brescia.

E 68 Fortezza - St Candido - Spittal - Villach - Klagenfurt - Graz - Veszprém - Balatonaliga.

E 72 Nice - Cuneo - Asti - Alessandria.

E 74 Migliarino - Firenze.

E 76 Bordeaux - Toulouse.

E 78 Grosseto - Arezzo - Sansepolcro - Fano.

E 82 Coimbra - Celorico da Beira - Salamanca - Valladolid - Burgos.

E 86 Krystalopigi - Florina - Vevi - Yefira - Thessaloniki.

E 88 Kesan - Tekirdag - Silivri.

E 92 Rion - Egion.

E 94 Corinthos - Athinai.

2) Orientation nord - sud

a) Routes repères :

E 05 Greenock - Glasgow - Gretna - Carlisle - Penrith - Preston - Warrington - Birmingham - Newbury - Southampton ... Le Havre - Paris - Orléans - Tours - Poitiers - Bordeaux - San Sebastiàn - Burgos - Madrid - Cordoba - Sevilla - Càdiz - Algeciras.

E 15 Inverness - Perth - Edinburgh - Newcastle - Scotch - Corner - Doncaster - London - Folkestone - Dover ... Calais - Paris - Lyon - Orange - Narbonne - Gerona - Barcelona - Tarragona - Castellon de la Plana - Valencia - Alicante - Murcia - Algeciras.

E 25 Amsterdam - Utrecht - 's-Hertogenbosch - Eindhoven - Maastricht - Liège - Bastogne - Arlon - Luxembourg - Metz - St Avold - Strasbourg - Mulhouse - Basel - Olten - Bern - Lausanne - Genève - Mont Blanc - Aosta - Torino - Alessandria - Tortona - Genova.

E 35 Hoek van Holland - Rotterdam - Gouda - Utrecht - Arnhem - Emmerich - Oberhausen - Köln - Ransbach - Baumbach - Frankfurt am Main - Heidelberg - Karlsruhe - Offenburg - Basel - Olten - Luzern - Altdorf - S. Gottardo - Bellinzona - Lugano - Chiasso - Como - Milano - Piacenza - Parma - Modena - Firenze - Arezzo - Roma.

E 45 Vollan - Mo i Rana - Stjordalshalsen - Trondheim - Dombas - Otta - Hamar - Eidsvoll - Oslo - Moss - Svinesund - Uddevalla - Göteborg - Halmstad - Halsingborg ... Helsingör - Kobenhavn - Koge - Vordingborg - Rodby ... Puttgarden ... Hamburg - Walsrode - Hannover - Northeim - Göttingen - Kassel - Bad Hersfeld - Fulda - Würzburg - Nürnberg - München - Rosenheim - Wörgl - Innsbruck - Brenner - Pass/Passo del Brennero - Fortezza - Bolzano - Trento - Verona - Modena - Bologna - Cesena - Perugia - Roma - Napoli - Salerno - Sicignano - Cosenza - Villa S. Giovanni ... Messina - Catania - Siracusa - Gela.

E 55 Tornio - Haparanda - Lulea - Umea - Sundsvall - Gavle - Uppsala - Stockholm - Södertalje - Norrköping - Linköping - Jönköping - Halsingborg - Malmö - Trelleborg ... Sassnitz - Stralsund - Rostock - Berlin - Lübbenau - Dresden - Cinovec - Teplice - Praha - Tàbor - Ceské Budejovice - Dolni Dvoriste - Linz - Salzburg - Villach - Tarvisio - Udine - Palmanova - Mestre (Venezia) - Ravenna - Cesena - Rimini - Fano - Ancona - Pescara - Canosa - Bari - Brindisi ... Igoumenitsa - Preveza - Messolongi - Rion - Patrai - Pyrgos - Kalamai.

E 65 Ystad ... Swinoujscie – Wolin – Goleniow – Szczecin – Swiebodzin – Jelenia – Gora – Harrachov – Zelenzy Brod – Turnov – Mlada Boleslav – Praha – Jihlava – Brno – Bvreclav – Bratislava – Rajka – Mosonmagyarovar – Czorna – Szombathely – Körmend – Rédics – Zagreb – Karlovac – Rijeka – Split – Metkovic – Dubrovnik – Petrovac – Titograd – Bijelo Polje – Skopje – Kicevo – Ohrid – Bitolj – Niki – Vevi – Kozani – Larissa – Domokos – Lamia – Brallos – Itea ... Egion – Korintos – Tripolis – Gythion.

E 75 Tromso – Nordkjosbotn – Skibotn – Helligskogen – kilpisjärvi – Tornio – Oulu – Jyväskylä – Lahti – Helsinki ... Gdansk – Elblag – Ostroda – Mlawa – Warszawa – Radom – Krakow – Trstena – Ruzomberok – Banska Bystrica – Zvolen – Sahy – Budapest – Szeged – Beograd – Nis – Kumanovo – Skopje – Gevgelija – Evzoni – Thessaloniki – Larissa – Almyros – Lamia – Athinai – Chania – Iraklion – Agios Nikolaos – Sitia.

E 85 Cernovoy – Siret – Suceava – Roman – Bacau – Marasesti – Buzau – Urziceni – Bucuresti – Giurgiu – Ruse – Bjala – Velico Tirnovo – Stara Zagora – Haskovo – Podkova – Komotini.

E 95 Leningrad – Moskva – Oryol – Kharkov – Simferopol – Alushta – Yalta.

b) Routes intermédiaires :

E 01 Larne – Belfast – Dublin – Wexford – Rosslare ... La Coruna – Pontevedra – Porto – Albergaria a Velha – Coimbra – Vila Franca de Xira – Lisboa – Setual – Portimao – Faro – Huelva – Sevilla.

E 03 Cherbourg – Rennes – Nantes – La Rochelle.

E 07 Orléans – Limoges – Toulouse – Zaragoza.

E 13 Doncaster – Sheffield – Nottingham – Leicester – Northampton – London.

E 17 Antwerpen – Gent – Kortijk – Cambrai – Reims – Beaune.

E 19 Amsterdam – Den Haag – Rotterdam – Breda – Antwerpen – Bruxelles – Mons – Valenciennes – Paris

E 21 Metz – Nancy – Dijon – Genève – Chambéry – Grenoble – Valence – Marseille.

E 23 Metz – Nancy – Besançon – Vallorbe – Lausanne.

E 27 Dortmund – Köln – Prüm – Luxemburg – Saarbrücken – Sarreguemines – (E 25 Strasbourg).

E 29 Belfort – Bern – Martigny – Grand-Saint-Bernard – Aosta.

E 31 Parma – La Spezia.

E 33 Rotterdam – Gorinchem – Nijmegen – Goch – Krefeld – Köln – Koblenz – Bingen – Ludwigshafen.

E 37 Stockholm – Södertälje – Orebro – Mariestad – Göteborg ... Frederikshavn – Alborg – Arhus – Vejle – Kolding – Krusa – Flensburg – Schleswig – Neumünster – Hamburg – Bremen – Osnabrück – Dortmund – Olpe – Giessen.

E 39 Giessen – Frankfurt am Main – Darmstadt.

E 41 Würzburg – Heilbronn – Stuttgart – Donaueschingen – Schaffhausen – Winterthur – Zürich – Altdorf.

E 43 Würzburg – Feuchtwangen – Ulm – Memmingen – Lindau – Bregenz – St Margrethen – Buchs – Chur – S. Bernardino – Bellinzona.

E 47 Magdeburg – Halle – Leipzig – Karl Marx Stadt – Bozi Dar – Karlovy Vary – Plzen – Ceské Budejovice – Trebon – Halàmky – Wien.

E 49 Orehoved – Nyköbing – Gedser ... Rostock.

E 51 Berlin – Leipzig – Gera – Hof – Bayreuth – Nürnberg.

E 53 Plzen – Bayer – Eisenstein – Deggendorf – München.

E 57 Sattledt – Liezen – St Michael – Graz – Maribor – Ljubljana.

E 59 Praha – Jihlava – Wien – Graz – Spielfeld – Maribor – Zagreb – Karlovac – Bihac – Donjilapac – Knin – Split.

E 63 Klagenfurt – Loibl-Pass – Ljubljana – Trieste – Rijeka.

E 67 Warszawa – Lowicz – Wroclaw – Klodzko – Béloves – Nachod – Hradec Kralové – Praha.

E 69 Warszawa – Piotrkow – Katowice – Cesky Tésin – Zilina – Trencin – Piestany – Bratislava – Wiener Neustadt.

E 71 Kosice – Miskolc – Budapest – Balatonaliga – Nagykanizsa – Zagreb.

E 73 Budapest – Szekszard – Mohacs – Osijek – Djakovo – Samak – Zenica – Mostar – Metvovic.

E 77 Püspökladany – Nyiregyhaza.

E 79 Oradea – Beius – Deva – Petrosani – Tirgu Jiu – Craiova – Calafat ... Vidin – Vraca – Botevgrad – Sofia – Blagojevgrad – Serai – Thessaloniki.

E 81 Halmeu – Satu Mare – Zalau – Cluj – Turda – Sebes – Sibiu – Pitesti.

E 83 Bjala – Pleven – Jablanica – Botevgrad – Sofia.

E 87 Tulcea – Constanta – Varna – Burgas – Micurin – Malco Tyrnovo – Kirklareli – Babaeski.

E 89 Trabzon – Gümüçane – Açkale – Mutu – Tunceli – Elazig – Malatya – Maras – Kömürler – Iskenderun – Antakya – Frontière syrienne.

E 93 Orel – Kiev – Odessa.

B. Routes d'embranchement, de rocade ou de liaison :

E 130 Vejle – Middelfart.

E 135 Haugesund – Haukeli – Kongsberg – Drammen.

E 136 Bergen – Gudvangen ... Laerdalsoyri – Fagernes – Honefoss – Oslo.

E 137 Alessund – Andalsnes – Dombas.

E 140 Trondheim – Storlien – Ostersund – Sundsvall.

E 160 Turku – Tampere – Jyväskylä – Kuopio.

E 200 Cork – Portlaoise.

E 230 Amsterdam – Amersfoort.

E 231 Amersfoort – Groningen.

E 232 Oldenzall – Bremen.

E 233 Bremerhaven – Bremen – Walsrode.

E 250 Stralsund – Neubrandenburg – Berlin.

E 267 Gdansk – Swiecie – Poznan – Wroclaw.

E 269 Swiecie – Lodz – Piotrkow.

E 312 Breda – Gorinchem – Utrecht.

E 313 Antwerpen – Liège.

E 314 Hasselt – Heerlen – Aachen.

E 330 Unna – Soest – Kassel – Herleshausen.

E 410 Bruxelles – Namur – Arlon.

E 420 Aachen – St Vith – Luxembourg.

E 440 Karlovy Vary – Teplice – Turnov – Hradec Kralové – Olomouc – Zilina.

E 460 Brno – Olomouc – Cesky Tésin – Krakow.

E 461 Hradec Kralové – Brno – Wien.

E 470 Mukacevo – Lvov.
E 530 Offenburg – Donaueschingen.
E 532 München – Garmisch – Partenkirchen – Mittenwald – Seefeld – Innsbruck.
E 550 Ceské Budéjovice – Jihlava.
E 562 Bratislava – Zvolen – Kosice.
E 571 Cluj – Dej – Bistrita – Suceava.
E 572 Bacau – Brasov – Pitesti.
E 573 Nyiregyhaza – Tchop – Uzgorod.
E 580 Marasesti – Tecuci – Albita – Leucheni – Kishinev – Odessa.
E 650 Altenmarkt – Liezen.
E 651 Villach – Podkoren – Naklo.
E 660 Subotica – Sombor – Osijek.
E 661 Balatonkeresztur – Nagyatad – Barcs – Virovitica – Okucani – Bankja Luka – Jajce – Donji Vakuf – Zenica.
E 671 Timisoara – Arad – Oradea.
E 717 Torino – Savona.
E 751 Rijeka – Pula – Koper.
E 752 Turnu Severin – Negotin – Zajecar – Nis – Pristina – Prizren – (Albanie) – Petrovac.
E 760 Beograd – Cacak – Nova Varos – Bijelo Polje.
E 761 Bihac – Jajce – Donji Vakuf – Zenica – Sarajevo – Titovo – Uzice – Cacak – Kraljevo – Krusevac – Pojate – Paracin – Zajecar.
E 762 Sarajevo – Titograd – Frontière albanaise.
E 771 Jablanica – Velico Tirnovo – Choumen.
E 772 Popovica – Stara Zagora – Burgas.
E 800 Albergaria a Velha – Celorico da Beira.
E 801 Vila Franca de Xira – Pegoes.
E 804 Salamanca – Badajoz – Sevilla
E 805 Bilbao – Logrono – Zaragoza.
E 841 Avellino – Salerno.
E 842 Napoli – Avellino – Benevento – Canosa.
E 843 Bari – Taranto.
E 844 Spezzano – Albanese – Sibari.
E 846 Cosenza – Crotone.
E 847 Sicignano – Potenza – Metaponto.
E 848 S. Eufemia – Catanzaro.
E 850 Ohrid – Frontière albanaise.
E 851 Joannina – Frontière albanaise.
E 870 Sofia – Kjustendil – Kumanovo.
E 880 Izmir – Ankara.
E 881 Ankara – Adana.
E 901 Jaén – Granada – Malaga.
E 902 Madrid – Valencia.
E 931 Mazara del Vallo – Gela.
E 950 Joannina – Trikala – Larissa – Volos.
E 951 Lamia – Karpenissi – Amfilochia.
E 952 Tripolis – Megalopolis – Tsakona.
E 957 Joannina – Arta – Agrinion – Messologi.
E 980 Cizre – Iraq.

Annexe II

CONDITIONS AUXQUELLES DOIVENT REPONDRE LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

SOMMAIRE

I. GENERALITES
II. GATEGORIES DE ROUTES INTERNATIONALE
  II.1. Routes ordinaires
  II.2. Autoroutes
  II.3. Routes express.
I. NORMES EN SECTION COURANTE
  III.1. Profils en travers
    III.1.1. Chaussées
    III.1.2. Accotements et terre-plein central
    III.1.3. Pistes spéciales
  III.2. Profil en long et tracé en plan
    III.2.1. Homogénéité et coordination du profil en long et du tracé en plan.
    III.2.2. Caractéristiques géométriques
  III.3. Débits de service.
IV. NORMES DES INTERSECTIONS
  IV.1. Définitions
  IV.2. Intersections de routes ordinaires
    IV.2.1. Les carrefours à niveau
    IV.2.2. Les carrefours dénivelés
  IV.3. Les échangeurs
    IV.3.1. Définitions
    IV.3.2. Circulation sur les chaussées des échangeurs
    IV.3.3. Principes du tracé des échangeurs
    IV.3.4. Caractéristiques géometriques des échangeurs.
  IV.4. Intersections de voies ferrées
V. OUVRAGES D'ART
  V.1. Profils en travers
  V.2. Hauteur libre
VI. EQUIPEMENTS DE SECURITE
  VI.1. Eclairage
  VI.2. Dispositifs contre l'éblouissement
  VI.3. Glissières de sécurité
VII. AMENAGEMENT PAYSAGER
VIII. SERVICES AUXILIAIRES
  VIII.1. Installations aux frontières
  VIII.2. Installations diverses
  VIII.3. Services de secours routiers
  VIII.4. Télécommunications.

CONDITIONS AUXQUELLES DOIVENT REPONDRE LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

I. GENERALITES

I.1. Les caractéristiques fondamentales à adopter pour la construction ou l'aménagement des grandes routes de trafic international, désignées ci-après «routes internationales», font l' objet des dispositions suivantes qui tiennent compte des conceptions actuelles en matière de technique de construction routière. Elles ne s' appliquent pas aux agglomérations. Celles-ci doivent être contournées si elles constituent une gêne ou un danger.

I.2. Les valeurs des caractéristiques indiquées ci-après sont des minimums ou des maximums. Il y a lieu de les majorer ou de les diminuer quand il est possible de le faire sans dépenses supplémentaires ou quand celles-ci sont rentables.

I.3. Toutes les dispositions de la présente annexe sont prises en considération compte tenu de la comparaison des coûts et des avantages actualisés et notamment de la sécurité. En ce qui concerne la circulation des véhicules, l'évaluation est faite pour différentes variantes, établies dans différentes hypothèses relatives notamment à la vitesse de base* et en fonction de la prévision du volume de la circulation, de sa composition et de la distribution annuelle des débits horaires.

I.4. La protection de l' environnement doit être prise en considération lors de l' étude et de la construction d' une nouvelle route internationale.

* La vitesse de base, dans un projet d' aménagement ou de construction d' une route, est la vitesse choisie pour déterminer les caractéristiques géométriques minimales permettant la circulation des véhicules isoles à cette vitesse avec sécurité.

II. CATEGORIES DE ROUTES INTERNATIONALES

Les routes internationales sont classées dans l'une des catégories suivantes :

II.1. Routes ordinaires

Catégorie I : routes à deux voies (chaussée unique).
Catégorie II : routes à plus de deux voies (une ou plusieurs chaussées).

II.2. Autoroutes

Le terme «autoroute» désigne une route qui est spécialement conçue et construite pour la circulation automobile. qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui :

(i) Sauf en des points singuliers ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées l' une de l' autre par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d' autres moyens;

(ii) Ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer ou de tramway, ni chemin pour la circulation de piétons;

(iii) Est spécialement signalée comme étant une autoroute.

II.3. Routes express

Routes réservées à la circulation automobile accessibles seulement par des échangeurs ou des carrefours réglementés et sur lesquelles notamment l'arrêt et le stationnement sont interdits.

III. NORMES EN SECTION COURANTE

III.1. Profils en travers

La plate-forme des routes internationales comporte. outre la ou les chaussées, des accotements latéraux et éventuellement un terre-plein central et des pistes spéciales pour piétons et cyclistes. Ces pistes spéciales ne sont pas admises dans la plate-forme des autoroutes. Elles ne sont admises le long des routes express que si elles en sont séparées par un espace suffisamment large.

Les voies ferrées ne sont pas admises dans les chaussées des routes ordinaires ni dans la plate-forme des autoroutes et des routes express*.

III.1.1. Chaussées

III.1.1.1. Largeur

Les voies de circulation des chaussées ont, en alignement droit, une largeur minimale de 3,50 m.

Dans les courbes de rayon inférieur à 200 m, une surlargeur est prévue pour assurer sans entraves la circulation à vitesse normale des véhicules des plus grandes dimensions autorisées.

Pour les vitesses de base supérieures ou égales à 100 km/h, les marquages latéraux ne sont pas compris dans la largeur précitée.

Toutefois, la largeur d' une voie supplémentaire pour véhicules lents dans une section en rampe peut être ramenée à 3 m.

III.1.1.2. Déclivité transversale

En alignement droit, le profil en travers de la chaussée est constitué par un ou deux plans, dont la déclivité transversale est comprise entre 2 et 3%.

En courbe, le dévers maximal est de 7%. Le plus petit rayon admissible sans modification du profil transversal de l' alignement droit est donné (en métres) dans le tableau suivant, en fonction de la vitesse de base (en km/h) :

Vitesse de base	140	120	100	80	60
Routes ordinaires	—	1800	1300	800	450
Autoroutes et routes express	3900	2800	2000	1300	—

III1.2. Accotements et terre-plein central

III.1.2.1. La largeur minimale recommandée de l' accotement est de 3,25 m pour les routes ordinaires et les routes express, et de 3,75 m pour les autoroutes.

III.1.2.2. Les accotements des autoroutes et des routes express comportent du côté droit de la chaussée une bande d'arrêt continue, revêtue ou stabilisée, d'une largeur minimale de 2,50 m permettant le stationnement en cas d'urgence.

Une telle bande est recommandée pour les routes ordinaires. Si elle n' est pas prévue ou si elle n' a pas la largeur de 2,50 m, des aires de stationnement doivent être établies de place en place.

Le cas échéant, il y a lieu également de prévoir en dehors des chaussées des aires d' arrêt pour les autobus.

Dans tous les cas, des bandes latérales, revêtues ou stabilisées de 1 m de largeur, doivent être réservées dans l' accotement le long de la chaussée. Pour des raisons de sécurité, des bandes plus larges, dégagées de tout obstacle, doivent être prévues le long des autoroutes ou des routes express.

III.1.2.3. Quand un terre-plein central est prévu, sa largeur minimale recommandée est de 4 m entre chaussées pour les autoroutes. Il est recommandé d' augmenter cette largeur, notamment dans les courbes, si la visililité l' exige.

Il est recommandé que le terre-plein central comporte en bordure des chaussées des bandes de guidage et de sécurité, revêtues ou stabilisées, de 1 m de largeur au moins.

III.1.3. Pistes spéciales

Sur l' accotement des routes ordinaires où le trafic motorisé atteint au moins 2.000 véhicules par jour, des pistes spéciales, réservées à la circulation des piétons, cyclistes ou assimilés, sont prévues chaque fois que leur nombre atteint 200 unités par demi-heure de pointe dans un sens, ou 1.000 unités par jour dans un sens.

Les pistes cyclables sont normalement à sens unique et ont une largeur minimale de 2,20 m.

Une bande séparative de 1 m de largeur minimum doit être prévue entre la chaussée et les pistes spéciales.

III.2. Profil en long et tracé en plan

III.2.1. Homogénéité et coordination du profil en long et du tracé en plan

Les routes internationales présentent des caractéristiques homogènes sur des sections de longueur suffisante. Les changements de caractéristiques se font en des points tels qu' ils puissent être normalement prévus par l'usager (traversée d' une agglomération, modification du relief du terrain). A défaut, ils sont réalisés progressivement.

Le profil en long et le tracé en plan sont coordonnés de telle manière que la route apparaisse à l'usager sans discontinuité gênante de tracé, lui permette de prévoir son évolution et de distinguer clairement les dispositions des points singuliers, notamment les carrefours, les entrées et les sorties dans les échangeurs.

* Cette disposition ne s' applique pas aux autoroutes qui ont été conçues a priori pour permettre l' implantation d' une voie ferrée.

III.2.2. Caractéristiques géométriques

III.2.2.1. Les revêtements des routes internationales présentent partout une surface unie. Les dénivellations maximales mesurées à la règle de 3 mètres ne peuvent dépasser 4 mm.

III.2.2.2. Les caractéristiques géométriques principales des routes internationales sont rassemblées dans le tableau suivant; elles sont basées sur un coefficient de frottement longitudinal (roues bloquées, pneus lisses) de 0,4 à la vitesse de 50 km/h; elles doivent être considérées comme des valeurs minimales à respecter :

Vitesse de base (en km/h)		140	120	100	80	60
déclivités (% à ne pas dépasser)		4	5	6	7	8
Rayons convexes minimaux en profil en long (en m)*	chaussée à sens unique	27000	12000	6000	3000	1500
	chaussée à double sens de circulation	—	—	10000	4500	1600
Rayons minimaux en plan correspondant au dévers maximum		1000	650	450	240	120

* Les rayons convexes en profil en long indiqués dans le tableau correspondent à des courbes de raccordement de déclivités terminales sensiblement égales et de sens contraires, la différence des déclivités étant en outre suffisante pour limiter la visibilité.

La vitesse de base de 120 km/h n' est choisie que si les chaussées sont séparées et si la plupart des intersections sont aménagées en échangeurs (voir IV ci-après). Celle de 140 km/h n'est applicable qu'aux autoroutes.

Les rayons concaves sont tels que, pour la vitesse de base, l' accélération verticale ne puisse dépasser 0,25 m/sec2.

Les valeurs des rayons en plan sont des minimums correspondant au dévers maximum de 7%. Elles sont suffisantes pour la stabilité et le confort de conduite du vehicule dans des conditions moyennes.

La résultante de la déclivité longitudinale et du dévers ne doit pas dépasser 10%.

III.2.2.3. Les sections circulaires et rectilignes du tracé en plan sont raccordées par des courbes à courbure progressive.

III.2.2.4. La visibilité en plan et la visibilité en profil en long sont réalisées dans des conditions de sécurité égales, compte tenu éventuellement des déclivités.

Les distances de visibilité minimales nécessaires au dépassement sur les chaussées bidirectionnelles sont données au tableau suivant :

vitesse de base (en km/h)	100	80	60
distance de visibilité de dépassement minimale (en m)	400	325	250

Ces distances doivent être assurées sur un pourcentage de la longueur de la routé aussi élevé et aussi uniformément réparti que possible.

III.2.2.5. Lorsque la visibilité est insuffisante, il est recommandé de dédoubler la chaussée aux sommets et dans les virages des routes ordinaires à deux voies et à trois voies de circulation.

III.3. Débits de service

Les routes des diverses catégories peuvent écouler normalement, c' est-à-dire avec une qualité ou un niveau de service jugé nécessaire pour les routes internationales et moyennant le respect des normes précisées au III.2., les débits* indiqués à la colonne 1 du tableau suivant exprimés en unités de trafic (UT) par heure**.

Catégorie de routes	1 débit normal UT/h	2 débit maximum admissible UT/h	Observations
Catégorie I	900	1500	2 sens
Catégorie II			
à 3 voies	1500	2000	2 sens
à 4 voies	1500	2000	par sens
par voie supplémentaire	750	1000	par sens
autoroutes et routes express à 2 × 2 voies	2000	3000	par sens
par voie supplémentaire	1200	1500	par sens

* Une unité de trafic correspond à une voiture particulière. Pour les autres véhicules un coefficient d'équivalience doit être appliqué.

** En dehors des zones urbaines.

Pour une catégorie de routes déterminée, il est recommandé de ne pas dépasser les débits de la colonne 1 pendant plus de 50 heures par an, à moins que la rentabilité d'une voie supplémentaire ou de l'aménagement dans une catégorie supérieure ne soit assurée.

Quand le débit dépasse les valeurs de la colonne 2 pendant plus de 50 heures par an, il est recommandé que soit prise en considération la construction d'une voie supplémentaire ou l'aménagement dans une categorie supérieure compte tenu des coûts de construction et de l'environnement.

Ces valeurs s'entendent en débit continu et à condition :

i) que les carrefours à niveau ne soient pas trop nombreaux et ne créent pas un nombre trop élevé d'incidents de trafic;

ii) que pour les routes à deux et trois voies, la distance de visibilité de dépassement soit assurée sur la totalité de l'itinéraire.

Les routes à trois voies ne sont pas recommandées quand le débit normal indiqué à la colonne 1 du tableau précité est dépassé.

Pour les routes à quatre voies, dès que le débit de pointe dans le sens le plus chargé dépasse 1 500 UT/h pendant plus de 50 heures par an, il est recommandé, pour la sécurité, d'établir des cahussées séparées à sens unique.

IV. NORMES DES INTERSECTIONS*

IV.1. Définitions

Les routes internationales forment, à leur rencontre entre elles ou avec d'autres routes ou d'autres voies de communication, des «intersections».

Les différents types d'aménagement des intersections routières sont les suivants :

Intersections de routes ordinaires :

- carrefours plans ou à niveau, dont les branches sont situées dans un même plan;
- carrefours dénivelés ou à niveau séparés, dont l'une au moins des branches franchit à un niveau différent une ou plusieurs autres branches.

Intersections d'autoroutes ou de routes express avec les routes de même catégorie :

* Les textes sont rédigés dans l'hypothèse de la circulation à droite.

Intersections d'autoroutes avec des routes ordinaires :

Echangeurs A dont les liaisons ne comportent aucun cisaillement de courants de circulation.

Echangeurs B ne comportant aucun cisaillement de courant de circulation sur les chaussées des autoroutes.
Intersections de routes express avec des routes ordinaires:
Pour les intersections importantes :

Echangeurs B ne comportant aucun cisaillement de courants de circulation sur la ou les chaussées de la route express.

Pour les intersections d'importance secondaire pour lesquelles la rentabilité d'un échangeur n'est pas assurée:

Carrefours plans ou dénivelés contrôlés éventuellement par signalisation lumineuse.

IV. 2. Intersections de routes ordinaires.

IV.2.1. Les carrefours à niveau.

IV.2.1.1. Les carrefours à niveau doivent être supprimés sur les routes internationales quand cette mesure est rentable.

IV.2.1.2. Les carrefours à niveau comportant plus de quatre branches doivent être simplifiés par regroupement de certains courants de circulation suivant une hiérarchie de l'importance de ces courants.

IV.2.1.3. Les carrefours giratoires et les signaux lumineux ne doivent être utilisés que si d'autres aménagements supprimant les cisaillements et les entrecroisements de courants de circulation ne sont pas rentables.

IV. 2.1.4. La visibilité du carrefour doit être assurée à son approche sur une distance suffisante pour permettre aux conducteurs de prendre en temps voulu les décisions qu'imposent le type de régulation et les conditions instantanées de la circulation. Cette visibilité est améliorée si les chaussées, spécialement celles dont les usagers doivent céder le passage, sont en légère descente vers le carrefour.

IV.2.1.5. La route internationale est prioritaire par rapport aux autres routes; la priorité entre routes internationales doit être fixée en fonction de l'importance relative des volumes de la circulation.

IV.2.1.6. La circulation directe sur la route internationale prioritaire ne doit pas être rolentie. A cet effet, des zones d'attente de longueur suffisante doivent être réservées entre les deux sens de circulation pour les véhicules effectuant une manoeuvre de «tourne gauche».

IV.2.1.7. Des voies d'accélération et de décélération respectivement à l'entrée et à la sortie de la chaussée de la route internationale prioritaire sont prévues aux carrefours importants pour autant qu'elles soient rentables.

IV.2.1.8. Le carrefour doit comporter sur les chaussées non prioritaires des flots directionnels canalisant les courants de circulation et satisfaisant aux critères suivants :

a) la géométrie de l'ensemble des couloirs de circulation doit être aussi simple que possible afin d'être immédiatement compréhensible pour les usagers;

b) les circulations non prioritaires doivent être ralenties, les déviations des voies correspondantes étant adaptées à l'importance des circulations qu'elles supportent;

c) les trajectoires sécantes doivent se couper aussi orthogonalement que possible;

d) les points d'intersection doivent être espacés (et non confondus) de telle manière que les usagers puissent les aborder séparément et disposer de zones intermédiaires d'attente;

e) le chemin le plus direct doit être réservé aux piétons ;

f) les cyclistes, s'il existe des pistes cyclables, doivent être déviés du carrefour proprement dit, de manière à recouper aussi orthogonalement que possible les trajectoires des véhicules;

g) les flots directionnels sont limités par des bordures légèrement saillantes en matériaux blancs. Quand la rentabilité le justifie, ils sont éclairés la nuit. A défaut d'éclairage, les bordures sont réflectorisées.

IV.2.2. Les carrefours dénivelés.

Il convient, quand la rentabilité de l'aménagement correspondant est établie, de déniveler certains courants importants de circulation pour éliminer les conflits de cisaillement avec d'autres courants empruntant le carrefour.

Les tracés et les profils en long des liaisons dénivelées doivent respecter les principes et les normes des échangeurs qui leur sont applicables (voir IV.3.).

Les liaisons non dénivelées doivent former à leur intersection des carrefours répondant aux conditions ci-dessus (voir IV.2.1.).

IV.3. Les échaungeurs

IV.3.1. Définitions

Les chaussées des échangeurs sont classées en chaussées principales et en chaussées de raccordement qui relient entre elles les chaussées principales.

Les chaussées principales sont celles qui supportent les volumes de circulation les plus importants (compte tenu, le cas échéant, de leur variation horaire) et pour lesquelles on ne peut tolérer une réduction importante de la vitesse de base.

IV.3.2. Circulation sur les chaussées des échangeurs.

Les chaussées d'un échangeur A sont à sens unique. Dans un échangeur B certaines chaussées de raccordement peuvent être à double sens sur une partie de leur parcours; toutefois. les entrées et les sorties d'autoroute ou de route express sont toujours à sens unique.

IV.3.3. Principes du tracé des échangeurs.

Le tracé des échangeurs satisfait aux principes suivants :

IV.3.3.1. Principe A. Type d'échangeur.

Le choix d'un type d'échangeur et celui corollaire de ses chaussées principales et de raccordement doivent tenir compte de l'importance absolue et relative des courants de circulation qui les traversent.

IV.3.3.2. Principe B. Divergence édes courants de circulation

Lorsqu'une chaussée se divise en deux autres chaussées, la séparation des deux courants de circulation doit se faire de manière à ne pas entraîner de réduction importante de la vitesse des véhicules.

A cet effet, l'usager doit avoir le temps de se placer dans la voie la plus favorable à la direction qu'il doit prendre, et avoir une visibilité suffisante du point de divergence. Dans un échangeur A, la chaussée qui se divise en deux autres doit être élargie avant la séparation et comporter un nombre de voies gal au nombre total de voies des deux chaussées, sur une distance permettant la séparation des courants avant le point de divergence. L'élargissement doit se faire de préférence vers la droite.

Le courant de circulation le moins important doit être écoulé par la chaussée de droite afin de réduire le nombre de véhicules ralentis lors du changement de file. Si la vitesse de ce courant doit être réduite, il y a lieu de prévoir une voie de décélération. Cette chaussée de

droite est si possible surélevée progressivement par rapport à la chaussée principale pour faciliter la décélération éventuelle et assurer une meilleure visibilité du point de divergence.

Dans un échangeur B, la chaussée de sortie à partir d'une chaussée d'autoroute ou d'une chaussée de route express diverge vers la droite et comporte une voie de décélération.

IV.3.3.3. Principe C. Convergence des courants de circulation.

Lorsque deux chaussées convergent pour n'en former qu'une seule, l'intégration des deux courants de circulation doit se faire en toute sécurité et ne pas entraîner de réduction importante de la vitesse des véhicules.

A cet effet :

a) les usagers du courant de circulation le moins important doivent s'insérer par la droite dans le courant le plus important;

b) l'usager qui doit s'insérer doit avoir une bonne visibilité sur l'autre chaussée, en amont et en aval du point de convergence.

La manoeuvre d'insertion, le cas échéant par l'intermédiaire d'une voie d'accélération, ne doit pas entraîner une diminution notable de la vitesse du courant principal. La visibilité est améliorée et la manoeuvre d'insertion facilitée si la chaussée du courant qui doit s'insérer est en légère descente vers l'autre chaussée;

c) il est souhaitable d'assurer également une bonne visibilité de la chaussée principale sur l'autre chaussée;

d) lorsque deux chaussées principales convergent pour n'en former qu'une seule, et s'il y a réduction du nombre total des voies de circulation, cette réduction ne doit être réalisée qu'à une distance suffisante du point de convergence.

Dans un échangeur B, la chaussée d'entrée sur une chaussée d'autoroute ou sur une chaussée de route express converge par la droite et comporte une voie d'accélération.

IV.3.3.4. Principe D. Sections d'entrecroisement.

Les sections d'entrecroisement doivent être évitées sur les chaussées principales. Une section d'entrecroisement ne peut y être tolérée que si les volumes qui s'entrecroisent sont faibles; si possible, une voie supplémentaire au moins doit être prévue dy côté droit de la chaussée principale.

Dans tous les cas, les caractéristiques géométriques de la section d'entrecroisement et des chaussées amont et aval doivent être telles que les vitesses des véhicules qui s'entrecroisent ne soient pas trop différentes et qu'elles n'ontraînent pas de réduction trop importante des vitesses praticables sur ces chaussées.

IV.3.3.5. Principe E. Points de divergence et de convergence

Dans les limites de l'échangeur, chaque chaussée principale ne devrait comporter qu'un point de divergence et qu'un point de convergence.

Dans tous les cas, s'il existe plusieurs points de divergence ou de convergence sur une même chaussée, des mesures doivent être prises pour assurer des manoeuvres aisées et une signalisation indépendante des points de divergence ou de convergence successifs.

IV.3.4. Caractéristiques géométriques des échangeurs

IV.3.4.1. Vitesse de base sur les chaussées principales.

Les chaussées principales d'un échangeur doivent être conçues avec une vitesse de base aussi voisine que possible de celle des chaussées qui les prolongent en dehors de l'échangeur, et en tout cas au moins égale aux 3/4 de celles-ci. Dans les échangeurs du type B, outefois, aucune réduction de vitesse de base n'est olérée sur les chaussées d'autoroutes ni sur les chaussées de routes express.

IV.3.4.2. Rayons des chaussées de raccordement

En palier, le rayon minimum du bord intérieur de la chaussée est de 50 m. Cette valeur correspond théoriquement à une chaussée en palier avec le dévers maximal admis.

Dans tous les cas, les courbes à faible rayon sont raccordées progressivement par des courbes de transition à variation continue de courbure, de longueur différente pour permettre à l'usager d'adapter aisément sa vitesse.

IV.3.4.3. Largeur des chaussées de raccordement

La possibilité de dépasser un véhicule arrêté doit être assurée en tous points. Sur les chaussées de raccordement d'une certaine longueur, il convient de prévoir également la possibilité de dépasser un véhicule en mouvement.

A cet effet :

– Les chaussées à simple voie auront une largeur totale de 6 m au moins, compte dtenu de l'accotement stabilisé non utilisé normalement par la circulation;

– Les chaussées à double voie auront une largeur de 7 m au moins. L'accotement stabilisé est facultatif dans ce cas. Ces chaussées doivent être ramenées à une seule voie, au voisinage du point d'entrée (ou de sortie) sur une chaussée principale, si le nombre total de voies de la chaussée principale n'est pas augmenté après le point d'entrée (ou diminué après le point de sortie).

IV.3.4.4. Sections d'entrecroisement

Il est recommandé que les sections d'entrecroisement aient une longueur minimale de 0,2 Q (en mètres), Q étant le trafic total horaire entrecroisant exprimé en UT/h. Le calcul du nombre de voies nécessaires dans cette hypothèse est effectué en affectant le débit entrecroisant le plus faible du coefficient 3.

Si exceptionnellement une section d'entrecroisement ne peut être évitée sur une chaussée principale, la longueur doit être de Q mètres, avec un minimum de 500 m.

L'échangeur doit être conçu pour que, dans ses limites, le volume total entrecroisant soit inférieur à 2000 UT/h.

IV.3.4.5. Longueur des voies d'accélération.

Il est recommandé d'établir des chaussées d'accès avec une voie d'accélération proprement dite, suivie d'une voie de largeur variable, appelée biseau.

Lorsque la chaussée de l'autoroute ou de la route express et la voie d'accélération sont en palier et en alignement droit, la longueur totale de la voie d'accélération est de 300 m au minimum, celle de la voie d' accélération prorprement dite étant de 200 m au minimum.

Si les conditions de tracé et de profil en long sont différentes, la longueur de la voie d'accélération doit être adaptée en conséquence.

IV.3.4.6. Longueur des voies de décélération

Les voies de décélération comportent une voie de largeur variable appelée biseau, suivie de la voie de décélération proprement dite, de largeur constante, qui peut être soit parallèle et adjacente à la chaussée de l'autoroute, soit indépendante de celle-ci.

Le biseau doit permettre à l'usager de se dégager progressivement du courant principal et ce sans réduire notablement sa vitesse: on détermine sa longueur en considérant que la durée confortable pour exécuter cette manoeuvre est d'environ 3,4 secondes. On détermine la longueur de la voie de décélération proprement dite en considérant que le taux de décélération des véhicules est au plus de 1,5 m/sec^2.

IV.4. Intersections de voies ferrées

Les intersections de voies ferrées avec les routes internationales doivent être réalisées à niveaux séparés.

V. OUVRAGES D'ART

V.1. Profils en travers

Sauf cas exceptionnel (région montagneuse, terrain particulièrement difficile, etc.) aucune restriction des caractéristiques de la chaussée et, s'il y a lieu, des pistes cyclables et trottoirs, n'est admise sur et sous les ouvrages d'art. Notamment la bande d'arrêt latérale prévue au III.1.2. est maintenue sur les autoroutes et les routes express.

V.2. Hauteur libre

La hauter libre minimale au-dessus de la chaussé est de 4,5 m.

VI. EQUIPEMENT DE SECURITE

VI.1. Eclairage

Les sections, les carrefours et les échangeurs des routes internationales sont dotés d'un éclairage homogène et suffisant pour permettre aux usagers motorisés de circuler sans faire usages des feux-route quand l'importance de la circulation nocturne en justifie économiquement les installations et leur exploitation.

VI.2. Dispositifs contre l'éblouissement

Quand l'importance de la circulation nocturne le justifie, des plantations ou des écrans sont établis dans le terre-plein central des autoroutes et des routes express et, le cas échéant, dans leurs accotements, si les feux-routes des véhicules circulant en sens inverse sur l'autre chaussée ou sur une autre route longeant la route internationale créent une gêne visuelle sur cette dernière.

VI.3. Glissières de sécurité

Des glissières de sécurité sont à prévoir pour éviter les collisions avec des obstacles situés dans les accotements ou le terre-plein central, à condition que, toute fois, le risque et les conséquences d'une collision avec ces glissières soient moindres qu'avec les obstacles qu'elles protègent.

Des glissières peuvent ne pas être nécessaires pour la protection des supports de signalisation et d'éclairage, si ceux-ci sont conçus pour atténuer les conséquences du choc d'un véhicule.

Il est recommandé d'établir les glissières de sécurité à la distance maximale du bord de la chaussée compatible avec la présence de circulation ou d'obstacles exterieurs.

Pour les autoroutes et les routes express les glissières de sécurité sont à prévoir notamment :

a) sur le terre-plein central, quand sa largeur est inférieure à 6 m, si le volume journalier atteint 20.000 avec 2 × 2 voies ou 30.000 avec 2 × 3 voies, ou quand sa largeur est inférieure à 4,50 m, quel que soit le volume;
b) sur les accotements :

(i) quand des obstacles fixes et rigides tels que culées, piles de ponts, murs de soutènement, supports de portiques, rangée continue de poteaux d'éclairage, etc. sont situés à moins de 3,50 m du bord d'une chaussée;

(ii) dans les sections en remblai, quand la hauteur de celui-ci ou l'inclinaison des talus présentent un danger évident;

(iii) dans les sections longées par un cours d'eau, une route ou une voie ferrée à moins de 10 m du bord de la chaussée;

c) sur les ouvrages d'art, notamment quand les glissières existent de part et d'autre de l'ouvrage.

VII. AMENAGEMENT PAYSAGER

VII.1. La coordination du tracé et du profil en long doit être étudiée (III.2.1.) non seulement du point de vue strict de la sécurité mais aussi de celui de l'intégration harmonieuse du tracé dans le site.

VII.2. Tous les éléments du paysage doivent concourir, avec la signalisation, au confort et à la sécurité de la circulation. Il convient notamment de créer un bon guidage visuel par des plantations d'arbustes en harmonie avec les essences environnantes et d'établir, en région de plaine monotone, des écrans de verdure jalonnant la profondeur du champ de vision.

VII.3. Des plantations d'arbustes sont également à établir pour assurer la protection des usagers contre l'éblouissement le vent, les amas de neige et, le cas échéant, pour protéger les riverains contre le bruit et la pollution de l'air.

VII.4. Pour des raisons de sécurité et d'esthétique les affichages de publicité commerciale en bordure des routes internationales sont interdits.

VIII. SERVICES AUXILIAIRES

VIII.1. Installations aux frontières

Des installations routières suffisantes et notamment des aires de stationnement sont prévues aux frontières pour recevoir et écouler le trafic normal. Il y a lieu de séparer les trafics commerciaux et touristiques et d'établir des postes-frontières combinés.

VIII.2. Installations diverses

Les autoroutes et éventuellement les routes express sont dotées d'aires de service et d'aires de stationnement distinctes des chaussées et régulièrement espacées.

Les aires de service comportent des stations-service distributrices de carburant, des parcs de stationnement, des toilettes, des postes de secours de première urgence et éventuellement des restaurants et des motels.

Les aires de stationnement ne permettent que le stationnement des véhicules et ne sont pas habituellement dotées de tous les services précités.

Les aires de service et de stationnement desservant les autoroutes* sont exclusivement accessibles de l'autoroute. Elles sont raccordées à celle-ci par des chaussées d'entrée et de sortie répondant aux critères des chaussées analogues des échangeurs B.

Dans les régions peu développées, des postes de ravitaillement et, le cas échéant, des garages, des ateliers ainsi que des locaux pour le repos et les repas, sont établis à proximité de la route internationale.

VIII.3. Services de secours routiers

Des postes de premiers secours sont installés le long des routes internationales pour suppléer, s'il y a lieu, l'insuffisance des moyens locaux. Ils possèdent l'équipement nécessaire conformément aux recommandations de la Commission internationale permanente des premiers secours sur route et de la Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge.

VIII.4. Télécommunications

Les routes internationales sont munies à intervalles réguliers de postes téléphoniques ou autres, permettant

* Un accès à partir du réseau ordinaire peut toutefois être aménagé pour les fournisseurs et le personnel de service.

d'appeler en sécurité les services de secours; leur maniement doit être simple, facile à comprendre par les usagers et expliqué de préférence à l'aide de symboles ou d'idéogrammes. Des flèches, suffisamment rapprochées, indiquent l'emplacement du poste d'appel le plus proche.

Annexe III

IDENTIFICATION ET SIGNALISATION DES ROUTES «E»

1. Le signal destiné à identifier et à signaler les routes «E» est de forme rectangulaire.

2. Ce signal se compose de la lettre «E», suivie généralement du numéro, en chiffres arabes, attribué à l' itinéraire.

3. Il est composé d' une inscription blanche sur fond vert; il peut être apposé sur d' autres signaux ou combiné avec eux.

4. Ses dimensions devraient être telles que les conducteurs de vehicules circulant à grande vitesse puissent facilement l' identifier et comprendre les indications qu' il donne.

5. Le signal destiné à identifier et à signaler les routes «E» n' exclut pas le signal identifiant les routes sur le plan national.

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΜΕΓΑΛΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ (A.G.R.)

Τα συμβαλλόμενα μέρη,

Με συνείδηση της αναγκαιότητας για τη διευκόλυνση και ανάπτυξη στην Ευρώπη της διεθνούς οδικής συγκοινωνίας.

Θεωρώντας ότι, για την εξασφάλιση και ανάπτυξη των σχέσεων μεταξύ των Ευρωπαϊκών κρατών, πρέπει να προβλεφθεί ένα οργανωμένο σχέδιο κατασκευής και χωροταξίας των δρόμων των προσαρμοσμένων στις ανάγκες της μελλοντικής συγκοινωνίας.

Συμφώνησαν τα ακόλουθα:

Άρθρο 1.

Ορισμός και υιοθέτηση του διεθνούς δικτύου «Ε».

Τα συμβαλλόμενα Μέρη υιοθετούν το σχέδιο του οδικού δικτύου που θα ονομάζεται πιο κάτω «Διεθνές δίκτυο Ε» και περιγράφεται στο παράρτημα I της παρούσης Συμφωνίας με τίτλο οργανωμένου σχεδίου κατασκευής και χωροταξίας των δρόμων διεθνούς ενδιαφέροντος, που σκοπεύουν να αναλάβουν μέσα στο πλαίσιο των εθνικών τους προγραμμάτων.

Άρθρο 2.

Το Διεθνές δίκτυο «Ε» αποτελείται από ένα διατετραγωνισμένο σύστημα δρόμων αναφοράς με γενικό προσανατολισμό βορρά—νότου και δυτικά—ανατολικά. Περιλαμβάνει επίσης ενδιαμέσους δρόμους που βρίσκονται μεταξύ των δρόμων αναφοράς και των δρόμων ζεύξεως, των παραλλήλων (παρακαμπτηρίων) ή συνδέσεως.

Άρθρο 3.

Κατασκευή και χωροταξία των δρόμων του διεθνούς οδικού δικτύου «Ε».

Οι δρόμοι του διεθνούς δικτύου «Ε» στο οποίο αναφέρεται το πρώτο άρθρο της παρούσης Συμφωνίας πρέπει να παραδοθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος II της παρούσης Συμφωνίας.

Άρθρο 4.

Σηματοδότηση των δρόμων του διεθνούς δικτύου «Ε».

1. Οι δρόμοι του διεθνούς δικτύου «Ε» θα αναγνωρίζονται και σηματοδοτούνται με το σχετικό σήμα που περιγράφεται στο παράρτημα III της παρούσης Συμφωνίας.

2. Όλα τα χρησιμοποιούμενα σήματα για την περιγραφή των δρόμων «Ε» που δεν είναι σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσης Συμφωνίας και των παραρτημάτων της, θα αφαιρεθούν μέσα σε ένα χρονικό διάστημα τριών χρόνων μετά από την ημερομηνία που θα αρχίσει να ισχύει η παρούσα Συμφωνία για το ενδιαφερόμενο Κράτος, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 6.

3. Νέα σήματα σύμφωνα με αυτά που περιγράφονται στο παράρτημα III της παρούσης Συμφωνίας θα τοποθετηθούν σε όλους τους δρόμους του διεθνούς δικτύου «Ε» μέσα σε τέσσερα χρόνια από την ημερομηνία που η παρούσα Συμφωνία θα αρχίσει να ισχύει για το ενδιαφερόμενο Κράτος, κατ' εφαρμογή του άρθρου 6.

4. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν υπόκεινται στους περιορισμούς που μπορεί να προκύψουν από τα εθνικά προγράμματα που αναφέρονται στο πρώτο άρθρο της παρούσης Συμφωνίας.

Άρθρο 5.

Διαδικασία για την υπογραφή της παρούσης Συμφωνίας.

1. Η Συμφωνία αυτή θα είναι ανοικτή μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 1976 για υπογραφή από τα Κράτη που είναι είτε μέλη της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών, είτε δεκτά στην Επιτροπή με τίτλο γνωμοδοτικό σύμφωνα με την παράγραφο 8 της Εντολής της Επιτροπής αυτής.

2. Τα Κράτη αυτά θα μπορούν να συμμετάσχουν στην παρούσα Συμφωνία με:

α) υπογραφή χωρίς επιφύλαξη επικύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης,

β) υπογραφή με επιφύλαξη επικύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης,

γ) προσχώρηση.

3. Η επικύρωση, αποδοχή, έγκριση ή προσχώρηση θα πραγματοποιηθούν με την κατάθεση ενός τίτλου νομίμου και εγγράφου στο Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών.

Άρθρο 6.

Αρχή ισχύος της παρούσης Συμφωνίας.

1. Η παρούσα Συμφωνία θα αρχίσει να ισχύει 90 ημέρες από την ημερομηνία που οι κυβερνήσεις των οκτώ χωρών θα έχουν είτε υπογράψει τη Συμφωνία χωρίς επιφύλαξη επικύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης, είτε καταθέσει ένα έγγραφο επικύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης ή προσχώρησης, με τον όρο ότι ένας ή περισσότεροι δρόμοι του διεθνούς δικτύου «Ε» ενώνουν με τρόπο αδιάσπαστο εδάφη τουλάχιστον τεσσάρων από τα Κράτη που έχουν επίσης υπογράψει ή καταθέσει ένα τέτοιο έγγραφο. Εάν δεν πληρούται αυτός ο όρος, η Συμφωνία θα αρχίσει να ισχύει 90 ημέρες μετά την ημερομηνία είτε της υπογραφής χωρίς την επιφύλαξη επικύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης, είτε της κατάθεσης του εγγράφου επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης που θα επιτρέψει την ικανοποίηση του προειρηθέντος όρου.

2. Για κάθε Κράτος που θα καταθέσει το έγγραφό του επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης μετά την ημερομηνία από την οποία τρέχει η προθεσμία των 90 ημερών που ορίζεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, η Συμφωνία θα αρχίσει να ισχύει 90 ημέρες από την ημερομηνία κατάθεσης που προαναφέρθηκε.

3. Αρχίζοντας να ισχύει η παρούσα Συμφωνία, θα καταργήσει και αντικαταστήσει, στις σχέσεις μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών, τη Διακήρυξη σχετικά με την κατασκευή μεγάλων δρόμων διεθνούς συγκοινωνίας, που υπογράφηκε στη Γενεύη στις 16 Σεπτέμβρη 1950.

Άρθρο 7.

Διαδικασία τροποποίησης του βασικού κειμένου της παρούσης Συμφωνίας.

1. Το βασικό κείμενο της παρούσης Συμφωνίας μπορεί να τροποποιηθεί με μια από τις διαδικασίες που ορίζονται στο άρθρο αυτό.

2. α) Με αίτηση μιας εκ των Συμβαλλομένων Πλευρών, κάθε προτεινόμενη τροποποίηση από την Πλευρά αυτή στο βασικό κείμενο της παρούσας Συμφωνίας θα εξετάζεται από την Ομάδα εργασίας οδικών μεταφορών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Επιτροπής (CEE).

β) Εάν υιοθετηθεί από την πλειοψηφία των δύο τρίτων των παρόντων και ψηφιζόντων μελών και εάν η πλειοψηφία αυτή περιλαμβάνει μια πλειοψηφία δύο τρίτων των παρόντων και ψηφιζόντων συμβαλλομένων Μερών, η τροποποίηση θα διαβιβασθεί για αποδοχή σε όλα τα συμβαλλόμενα Μέρη από το Γενικό Γραμματέα.

γ) Αν η τροποποίηση γίνει αποδεκτή από τα δύο τρίτα των συμβαλλομένων Μερών, ο Γενικός Γραμματέας θα την κοινοποιήσει σε όλες τις συμβαλλόμενες Πλευρές και η τροποποίηση θα αρχίσει να ισχύει δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία της κοινοποίησης αυτής. Η τροποποίηση θα αρχίσει να ισχύει για όλα τα συμβαλλόμενα Μέρη εκτός από εκείνα που πριν από την έναρξη της ισχύος της, θα έχουν δηλώσει ότι την αποδέχονται.

3. Κατόπιν αιτήσεως τουλάχιστον του ενός τρίτου των συμβαλλομένων Μερών, μία συνδιάσκεψη θα συγκληθεί από το

Γενικό Γραμματέα, όπου θα προσκληθούν τα Κράτη που αναφέρονται στο άρθρο 5. Η διαδικασία που ορίζεται στα εδάφια α και β της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου θα εφαρμοστεί σε κάθε τροποποίηση που υποβάλλεται για εξέταση από μια παρόμοια Συνδιάσκεψη.

Άρθρο 8.

Διαδικασία τροποποίησης του παραρτήματος Ι στην παρούσα Συμφωνία.

1. Το παράρτημα Ι της παρούσης Συμφωνίας θα μπορεί να τροποποιηθεί με τη διαδικασία που ορίζεται στο παρόν άρθρο.

2. Με αίτηση μιας των συμβαλλομένων Πλευράς, κάθε προτεινόμενη τροποποίηση από την Πλευρά αυτή στο παράρτημα Ι της παρούσης Συμφωνίας θα εξεταστεί από την Ομάδα εργασίας των οδικών μεταφορών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Επιτροπής (CEE).

3. Εάν υιοθετηθεί από την πλειοψηφία των παρόντων και ψηφιζόντων μελών και αν αυτή η πλειοψηφία περιλαμβάνει την πλειοψηφία των παρόντων και ψηφιζόντων συμβαλλομένων Μερών, η τροποποίηση θα διαβιβαστεί από το Γενικό Γραμματέα στις αρμόδιες διοικήσεις των συμβαλλομένων Μερών που ενδιαφέρονται άμεσα. Θεωρούνται σαν ενδιαφερόμενα άμεσα συμβαλλόμενα Μέρη:

α) στην περίπτωση καταχώρισης ενός νέου διεθνούς δρόμου Α, ή τροποποίησης ενός υπάρχοντος διεθνούς δρόμου Α, κάθε συμβαλλόμενο Μέρος του οποίου το έδαφος χρησιμοποιείται από τον υπό συζήτηση δρόμο·

β) στην περίπτωση καταχώρισης ενός νέου διεθνούς δρόμου Β, ή τροποποίησης ενός διεθνούς δρόμου Β υπάρχοντος, κάθε συμβαλλόμενο Μέρος όμορο με το αιτών κράτος και του οποίου το έδαφος χρησιμοποιείται από τον (τους) διεθνή (είς) δρόμο (ους) Α με τον οποίο (ους) ο διεθνής δρόμος Β νέος ή προς τροποποίηση, είναι συνδεδεμένος. Θα θεωρηθούν επίσης σαν όμορα, με την έννοια της παραγράφου αυτής, δύο συμβαλλόμενα Μέρη που στο έδαφός τους βρίσκονται τα ακρόληκτα σημεία μιας θαλάσσιας σύνδεσης που προβλέπεται από τη χάραξη του (ή των) διεθνούς (ών) δρόμου (ων) Α που ορίζεται (ονται) πιο πάνω.

4. Κάθε πρόταση τροποποίησης που θα έχει κοινοποιηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου θα γίνει αποδεκτή εάν, μέσα σε προθεσμία έξι μηνών από της ημερομηνίας της κοινοποίησης αυτής, καμία από τις αρμόδιες διοικήσεις των συμβαλλομένων Μερών που ενδιαφέρονται άμεσα, δεν κοινοποιήσει στο Γενικό Γραμματέα την αντίρρησή της για την τροποποίηση. Εάν η διοίκηση ενός συμβαλλόμενου Μέρους δηλώσει ότι το εθνικό της δίκαιο την υποχρεώνει να εξαρτήσει τη συμφωνία της από την απόκτηση μιας ειδικής άδειας ή από την έγκριση ενός νομοθετικού οργάνου, η συναίνεση της διοίκησης αυτής στην τροποποίηση του παραρτήματος Ι της παρούσης Συμφωνίας δε θα θεωρηθεί ότι εδόθη και η πρόταση τροποποίησης δε θα γίνει αποδεκτή παρά τη στιγμή που η προαναφερθείσα διοίκηση θα έχει κοινοποιήσει στο Γενικό Γραμματέα ότι η ζητούμενη άδεια ή έγκριση έχουν ληφθεί. Εάν αυτή η κοινοποίηση δεν έχει γίνει μέσα στην προθεσμία των δεκαοκτώ μηνών από την ημερομηνία που η πρόταση τροποποίησης κοινοποιήθηκε στην προειρηθείσα διοίκηση ή εάν, μέσα στην προθεσμία των έξι μηνών που ορίζεται πιο πάνω, η αρμόδια διοίκηση ενός άμεσα ενδιαφερομένου συμβαλλόμενου Μέρους διατυπώσει μια αντίρρηση κατά της προτεινόμενης τροποποίησης, η τροποποίηση αυτή δε θα γίνει αποδεκτή.

5. Κάθε αποδεκτή τροποποίηση θα ανακοινώνεται από το Γενικό Γραμματέα σε όλα τα συμβαλλόμενα Μέρη και θα αρχίσει να ισχύει για όλα τα συμβαλλόμενα Μέρη, τρεις μήνες μετά την ημερομηνία της ανακοίνωσης αυτής.

Άρθρο 9.

Διαδικασία τροποποίησης των παραρτ. ΙΙ και ΙΙΙ της παρούσης.

1. Τα παραρτήματα ΙΙ και ΙΙΙ της παρούσης Συμφωνίας μπορούν να τροποποιηθούν με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο αυτό.

2. Με αίτηση μιας συμβαλλομένης Πλευράς, κάθε τροποποίηση που προτείνεται από την Πλευρά αυτή για τα παραρτήματα ΙΙ και ΙΙΙ της Συμφωνίας αυτής θα εξετάζεται από την Ομάδα εργασίας των οδικών μεταφορών της Οικονομικής Ευρωπαϊκής Επιτροπής (CEE).

3. Εάν υιοθετηθεί από την πλειοψηφία των παρόντων και ψηφιζόντων μελών και εάν η πλειοψηφία αυτή περιλαμβάνει την πλειοψηφία των παρόντων και ψηφιζόντων συμβαλλομένων Μερών, η τροπολογία αυτή θα διαβιβαστεί για αποδοχή στις αρμόδιες διοικήσεις όλων των συμβαλλομένων Μερών από το Γενικό Γραμματέα.

4. Η τροπολογία αυτή θα γίνει αποδεκτή, εάν μέσα σε προθεσμία έξι μηνών από την ημερομηνία αυτής της ανακοίνωσης, λιγότερο από το ένα τρίτο των αρμοδίων διοικήσεων των συμβαλλομένων Μερών κοινοποιήσει στο Γενικό Γραμματέα την αντίρρησή τους για τη τροπολογία.

5. Κάθε αποδεκτή τροπολογία θα ανακοινώνεται από το Γενικό Γραμματέα σε όλα τα συμβαλλόμενα Μέρη και θα αρχίσει να ισχύει τρεις μήνες από την ημερομηνία αυτής της ανακοίνωσης.

Άρθρο 10.

Κοινοποίηση της διεύθυνσης της διοίκησης όπου πρέπει να σταλούν οι προτάσεις τροπολογίας των παραρτημάτων της Συμφωνίας αυτής.

Κάθε Κράτος, τη στιγμή που θα υπογράψει, επικυρώσει, αποδεχτεί ή εγκρίνει την παρούσα Συμφωνία ή προσχωρήσει σ' αυτή, θα κοινοποιήσει στο Γενικό Γραμματέα το όνομα και τη διεύθυνση της διοίκησής του όπου θα πρέπει να αποσταλούν, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 8 και 9 της παρούσης Συμφωνίας, οι προτάσεις τροπολογίας των παραρτημάτων της Συμφωνίας αυτής.

Άρθρο 11.

Καταγγελία της Συμφωνίας και παύση της ισχύος της.

Κάθε συμβαλλόμενο Μέρος θα μπορεί να καταγγείλει την παρούσα Συμφωνία με γραπτή κοινοποίηση προς το Γενικό Γραμματέα. Η καταγγελία θα πραγματοποιείται ένα χρόνο μετά την ημερομηνία της παραλαβής από το Γενικό Γραμματέα της κοινοποίησης αυτής.

Άρθρο 12.

Η παρούσα Συμφωνία θα παύσει να ισχύει εάν ο αριθμός των συμβαλλομένων Μερών είναι κατώτερος των οκτώ για μια οιαδήποτε περίοδο δώδεκα συνεχών μηνών.

Άρθρο 13.

Επίλυση διαφορών.

1. Κάθε διαφορά μεταξύ δύο ή περισσοτέρων συμβαλλομένων Μερών σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσης Συμφωνίας, που τα ενδιαφερόμενα Μέρη που έχουν τη διαφορά δε θα μπορέσουν να επιλύσουν με διαπραγματεύσεις ή με άλλο τρόπο, θα υποβάλλεται σε διαιτησία εάν ένα οιοδήποτε από τα συμβαλλόμενα Μέρη το ζητήσει και, επομένως, θα παραπεμφθεί σε έναν ή περισσότερους διαιτητές εκλεγμένους με κοινή συμφωνία από τα ευρισκόμενα σε διαφορά συμβαλλόμενα Μέρη. Εάν, μέσα σε τρείς μήνες από την ημερομηνία της αίτησης για διαιτησία, τα Μέρη που έχουν διαφορά δεν καταλήξουν σε συνεννόηση για την εκλογή του ή των διαιτητών, οιοδήποτε από τα Μέρη αυτά θα μπορεί να ζητήσει από το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών να ορίσει ένα μοναδικό διαιτητή ενώπιον του οποίου θα παραπεμφθεί η διαφορά για απόφαση.

2. Η απόφαση του διαιτητή ή των διαιτητών που έχουν υποδειχθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου θα είναι υποχρεωτική για τα συμβαλλόμενα Μέρη που έχουν διαφορά.

Άρθρο 14.

Όρια στην εφαρμογή της παρούσης Συμφωνίας.

Καμία διάταξη της παρούσης Συμφωνίας δε θα ερμηνευ-

θεί σαν απαγορεύουσα σε ένα συμβαλλόμενο Μέρος να λάβει μέτρα σύμφωνα με τις διατάξεις του Καταστατικού Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών και περιοριστικά στις απαιτήσεις της κατάστασης που αυτό εκτιμά απαραίτητα για την εξωτερική ή εσωτερική του ασφάλεια.

Άρθρο 15

Δήλωση σχετική με το άρθρο 13 της παρούσης Συμφωνίας

Κάθε Κράτος θα μπορεί, τη στιγμή που θα υπογράφει την παρούσα Συμφωνία ή καταθέτει το έγγραφό του επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης, να δηλώσει ότι δε θα θεωρείται δεσμευμένο από το άρθρο 13 της παρούσης Συμφωνίας. Τα άλλα συμβαλλόμενα Μέρη δε θα είναι δεσμευμένα από το άρθρο 13 έναντι ενός εκ των συμβαλλομένων Μερών που θα έχει κάνει μια τέτοια δήλωση.

Άρθρο 16

Κοινοποιήσεις στα Συμβαλλόμενα Μέρη

Πέραν των δηλώσεων, κοινοποιήσεων και ανακοινώσεων που προβλέπονται από τα άρθρα 7, 8, 9 και 15 της παρούσης Συμφωνίας, ο Γενικός Γραμματέας θα κοινοποιήσει στα συμβαλλόμενα Μέρη και τα άλλα Κράτη που αναφέρονται στο άρθρο 5:

α) τις υπογραφές, επικυρώσεις, αποδοχές, εγκρίσεις και προσχωρήσεις βάσει του άρθρου 5,

β) τις ημερομηνίες έναρξης της ισχύος της παρούσης Συμφωνίας βάσει του άρθρου 6,

γ) την ημερομηνία της ενάρξεως της ισχύος των τροπολογιών της παρούσης Συμφωνίας βάσει της παραγράφου 2 γ) του άρθρου 7, τις παραγράφους 4 και 5 του άρθρου 8, και το άρθρο 9,

δ) τις καταγγελίες σχετικά με το άρθρο 11,

ε) την ακύρωση της παρούσης Συμφωνίας βάσει του άρθρου 12.

Άρθρο 17

Κατάθεση του κειμένου της παρούσης Συμφωνίας στο Γενικό Γραμματέα

Μετά την 31 Δεκέμβρη 1976, το πρωτότυπο έγγραφο της παρούσης Συμφωνίας θα κατατεθεί στο Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, που θα διαβιβάσει βεβαιωμένα ακριβή αντίγραφά του σε όλα τα Κράτη που αναφέρονται στο άρθρο 5 της παρούσης Συμφωνίας.

Σε ένδειξη του οποίου, οι κάτωθι υπογραμμένοι, έχοντες εντολή γι' αυτό υπέγραψαν την παρούσα Συμφωνία.

Συντάχθηκε στη Γενεύη, στις δεκαπέντε Νοέμβρη χίλια εννιακόσια εβδομήντα πέντε σε ένα μόνο αντίτυπο, στην αγγλική, γαλλική και ρωσική γλώσσα, τα τρία κείμενα θα έχουν την αυτή ισχύ.

Παράρτημα I

ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΤΥΟ «Ε»

Επεξηγηματικές σημειώσεις

1. Οι δρόμοι αναφοράς και οι ενδιάμεσοι δρόμοι, που ονομάζονται κατηγορίας Α, αριθμούνται με δύο αριθμούς· οι δρόμοι ζεύξεως, παράλληλοι (παρακαμπτήριοι) ή σύνδεσης, που ονομάζονται κατηγορίας Β, αριθμούνται με τρεις αριθμούς.

2. Οι δρόμοι αναφοράς με κατεύθυνση από βορρά—νότο παίρνουν μονή αρίθμηση με δυο αριθμούς που λήγουν σε 5, αυξάνοντας από δυτικά προς ανατολικά. Οι δρόμοι αναφοράς με κατεύθυνση από δυτικά—ανατολικά παίρνουν ζυγή αρίθμηση με δύο αριθμούς αυξάνοντας από βορρά προς νότο, που λήγουν σε 0. Οι ενδιάμεσοι δρόμοι παίρνουν αντίστοιχα μονή και ζυγή αρίθμηση με δύο αριθμούς που περιλαμβάνονται μεταξύ των δρόμων αναφοράς μεταξύ των οποίων βρίσκονται. Οι δρόμοι της κατηγορίας Β παίρνουν αρίθμηση με τρεις αριθμούς από τους οποίους ο πρώτος είναι αυτός του πιο κοντινού δρόμου αναφοράς που βρίσκεται βόρεια του δρόμου Β και ο δεύτερος αυτός του δρόμου αναφοράς που είναι πιο κοντά και βρίσκεται δυτικά του δρόμου που θεωρείται Β, ενώ ο τρίτος αριθμός είναι αύξων αριθμός.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ

Α) Κύριες Οδοί :

1) Κατεύθυνση Δυτικο-ανατολική :

α) Δρόμοι αναφοράς :

Ε 20 Shannon-Limerick – Portlaoise – Dublin ... Liverpool – Manchester – Bradford – Leeds – Hull ... Esebjerg – Kolding – Middelfart – Nyborg ... Korsör – Kobenhavn ... Malmö – Ystad ... Tallin – Leningrad.

Ε 30 Cork – Waterford – Wexford – Rosslare ... Fishguard – Swansea – Cardiff – Newport – Bristol – London – Colchester – Ipswich – Felix – Towe ... Hoek van Holland – Den Haag – Gouda – Utrecht – Amersfoort – Oldenzaal – Osnabrück – Bad Oeynhausen – Hannover – Brauschweig – Magdeburg-Berlin – Swiebodzin – Poznan – Lowicz – Warzawa – Brest – Minsk – Smolensk – Moskva.

Ε 40 Calais – Ootende – Gent – Bruxelles – Liège – Aachen – Köln – Olpe – Giessen – Badhersfeld – Herleshausen – Eisenach – Erfurt – Gera Karl-Marx-Stadt – Dresden – Görlitz – Legnica – Wroglaw – Opole – Gliwice – Krakov – Przemysl – Lvov – Rovno – Zhitomir – Kiev – Kharkov – Rostov na Donu.

Ε 50 Brest – Rennes – Le Mans – Paris – Reims – Metz – Saarbrücken – Mannheim – Heilbronn – Feughtwangen – Nürnberg – Rozvadov – Pizen – Praha – Jihlava – Brno – Zilina – Presov – Kosice – Vysne Nemecké – Uzhgorod – Mukacevo.

Ε 60 Brest – Nantes – Tours – Mulhouse – Basel – Olten – Zürich – Winterthur – St Gallen – St. Margrethen – Lauterach – Feldkirch – Imst – Innsbruck – Wörgl – Salzburg – Linz – Wien – Nickelsdorf – Mosonmagya – Rovar – Györ – Budapest – Püspökladany – Oradea – Cluj – Turda – Tirgu – Mures – Brasov – Ploiesti – Bucuresti – Urziceni – Slobozia – Hirsova – Constanta.

Ε 70 La Rochelle – Lyon – Chambery – Susa – Torino – Alessandria – Tortona – Brescia – Verona – Mestre (Venezia) – Palmanova – Trieste – Ljubljana – Zagreb – Djakovo – Beograd – Vrsac – Timisoara – Caransebes – Turnu Severin – Craiova – Pitesti – Bucuresti – Giurgiu – Ruse – Razgrad – Choumen – Varna.

Ε 80 La Coruna – Santander – Bilbao – San Sebastian – Pau – Toulouse – Narbonne – Nimes – Aix-en-Provence – Nice – Vintimiglia – Savona – Genova – La Spezia – Migliarino – Livorno – Grosseto – Roma – Pescara ... Dubrovnik – Petrovac – Titograd – Pristina – Nis – Dimitrovgrad – Sofia – Plovdiv – Edirne – Babaeski – Silivri – Istanbul – Izmir – Adapazari – Bolu – Gerede – Ankara – Yozgat – Sivas – Erzincan – Mutu – Askale – Erzurum – Agri – Iran.

Ε 90 Lisboa – Setubal – Pegoes – Elvas – Badajoz – Madrid – Zaragoza – Lerida – Barcelona ... Mazara del Vallo – Palermo – Messina ... Reggio di Calabria – Cantanzaro – Sibari – Crotone-Metaponto - Taranto – Brindisi ... Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Κοζάνη – Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη – Ipsala – Kesan – Izmir – Aydin – Antalya – Tarsus – Adana – Kömürler – Gaziantep – Urfa – Mardin – Nusaybin – Cizre – Esendere – Iran.

β) Ενδιάμεσοι δρόμοι :

Ε 12 Mo i -Rana – Umea ... Vaasa – Tampere – Helsinki.

Ε 16 Londonderry – Belfast ... Glasgow – Edinburgh.

Ε 18 Graigavon – Belfast – Larne ... Stranraer – Gretna – Carlisle – Newcastle ... Stavanger – Kristinsand – Larvik – Drammen – Oslo – Orje – Karlstad – Orebro – Arboga – Enkoping – Stockholm – Norrtalje – Kappelskar ... Aland.. Turku and Naantali – Helsinki – Vaalimaa – Leningrad.

Ε 22 Holyhead – Chester – Warrington – Manchester – Leeds – Doncaster – Immingham ... Amsterdam – Groningen – Oldenburg – Bremen – Hamburg – Lübeck – Rostock – Stralsund – Sassnitz.

Ε 24 Hamburg – Berlin.

Ε 26 Berlin – Szczecin – Goleniov – Koszalin – Gdansk.

Ε 28 Birmingham – Cambridge – Ipswich :

Ε 32 Colchester – Harwick.

Ε 36 Antwerpen – Eindhoven – Venlo – Oberhausen – Kamen – Bad Oeynhausen.

Ε 38 Berlin – Lübbenau – Cottbus – Legnica.

Ε 42 Dunkerque – Lille – Mons – Charleroi – Namur – Liège – St. Vith – Wittlich – Bingen – Wiesbaden – Frankfurt am Main – Aschaffenburg – Würzburg.

Ε 44 St Brieuc – Caen – Rouen – Amiens – Charleville–Mézières – Luxembourg – Trier – Wittlich – Koblenz – Ransbach – Baumbach – Giessen.

Ε 46 Rouen – Reims – Charleville – Mézières – Liège.

Ε 48 Bayreuth – Marktredwitz – Cheb – Karlovy Vary – Praha.

Ε 52 Paris – Nancy – Strasbourg – Appenweier – Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – München – Braunau – Wels – Linz.

Ε 54 Paris – Chaumont – Mulhouse – Basel – Waldshut – Lindau – Memmingen – München – Rosenheim – Salzburg.

Ε 56 Nürnberg – Regensburg – Deggendorf – Passau – Wels – Sattledt.

Ε 62 Nantes – Poitiers – Macon – Genève – Lausanne – Martigny – Sion – Simplon – Gravellona Toce – Milano – Tortona.

Ε 64 Szeged – Arad – Deva – Sibiu – Brasov.

Ε 66 Torino – Milano – Brescia.

Ε 68 Fortezza – St. Candido – Spittal – Villach – Klagenfurt – Graz – Versprem – Balatonaliga.

Ε 72 Nice – Cuneo – Asti – Alessandria.

Ε 74 Migliarino – Firenze.

Ε 76 Bordeaux – Toulouse.

Ε 78 Grosseto – Arezzo – Sansepolcro – Fano.

Ε 82 Coimbra – Celorico da Beira – Salamanca – Valladolid – Burgos.

Ε 86 Κρυσταλλοπηγή - Φλώρινα - Vevi - Γέφυρα – Θεσσαλονίκη.

Ε 88 Kesan – Tekirdag – Silivri.

Ε 92 Ρίον – Αίγιον.

Ε 94 Κόρινθος – Αθήναι.

2) Κατεύθυνση Βόρεια - νότια :

α) Δρόμοι αναφοράς :

Ε 05 Greenock – Glasgow – Gretna – Carlisle – Penrith – Preston – Warrington – Birmingham – Newburry – Southampton ... Le Havre – Paris – Orléans – Tours – Poitiers – Bordeaux – San Sebastian – Burgos – Madrid – Cordoba – Sevilla – Cadiz – Algeciras.

E 15 Inverness - Perth - Edinburgh - Newcastle - Scotch - Corner - Doncaster - London - Folkestone - Dover ... Calais - Paris - Lyon - Orange - Narbonne - Gerona - Barcelona - Tarragona - Castellon de la Plana - Valencia - Alicante - Murcia - Algeciras.

E 25 Amsterdam - Utrecht -'S-Hertogen-Bosch - Eindhoven - Maastricht - Liège - Bastogne - Arlon - Luxembourg - Metz - St Avold - Strasbourg Mulhouse - Basel - Olten - Bern - Lausanne - Genève - Mont-Blanc - Aosta - Torino - Alessandria - Tortona - Genova.

E 35 Hoek Van Holland - Rotterdam - Gouda - Utrecht - Arnhem - Emmerick - Oberhausen - Köln - Ransbach - Baumbach - Frankfurt am Main - Heidelberg - Karlsruhe - Offenburg - Basel - Olten - Luzern - Altdorf - S. Gottardo - Bellinzona - Lugano - Chiasso - Como - Milano - Piacenza - Parma - Modena - Firenze - Arezzo - Roma.

E 45 Vollan - Mo I Rana - Stjordalshalsen - Trondheim - Dombas - Otta - Hamar - Eidsvoll - Oslo Moss - Svinesund - Uddevalla - Göteborg - Halmstad - Halsingborg ... Helsingör - Kobenhavn - Koge - Vordingborg - Rodby ... Puttgarden ... Hamburg - Walsrode - Hannover - Northeim - Göttingen - Kassel - Bad Hersfeld - Fulda - Wurzburg - Nürnberg - München - Rosenheim - Wörgl - Innsbruck - Brenner - Pass/Passo del Brennero - Fortezza - Bolzano - Trento - Verona - Modena - Bologna - Cesena - Perugia - Roma - Napoli - Salerno - Sicignano - Cosenza - Villa S. Giovanni... Messina - Catania - Siracussa - Gela.

E 55 Tornio - Haparanda - Lulea - Umea - Sundsvall - Gävle - Uppsala - Stockholm - Södertalje - Norrköping - Linköping - Jönköping - Hälsingborg - Malmö - Trelleborg... Sassnitz - Stralsund - Rostock - Berlin - Lübbenau - Dresden - Cinovec - Teplice - Praha - Tabor - Ceske Budejovice - Dolni Dvoriste - Linz - Salzburg - Villach - Tarvisio - Udine - Palmanova - Mestre (Venezia) - Ravenna - Cesena - Rimini - Fano - Ancona - Pescara - Canosa - Bari - Brindisi ... Ηγουμενίτσα - Πρέβεζα - Μεσολόγγι - Ρίο - Πάτραι - Πύργος - Καλαμάτα.

E 65 Ystad - ... Swinoujscie - Wolin - Goleniow - Szczecin - Swiebodzin - Jelenia - Gora - Harrachov - Zelezny Brod - Turnov - Mlada.Boleslav - Praha - Jihlava - Brno - Breclav - Bratislava - Rajka - Mosonmagyarovar - Czorna - Szombathely - Körmend - Rédics - Zagreb - Karlovak - Rijeka - Split - Metkovic - Dubrovnic - Petrovac - Titograd - Bijelo - Polje - Skopje - Kicevo - Ohrid - Bitolj - Νίκη - Βέβη - Κοζάνη - Λάρισα - Δομοκός - Λαμία - Μπράλος - Ιτέα ... Αίγιο - Κόρινθος - Τρίπολη - Γύθειο.

E 75 Tromso - Norikjosbotn - Skibotn - Helligskogen Kilpisjärvi - Tornio - Oulu - Jyväskylä - Lahti - Helsinki ... Gdansk - Elblag - Ostroda - Mlawa - Warszawa - Radom - Krakow - Trstena - Ruzomberok - Banska Bystrica - Zvolen Sahy - Budapest - Szeged - Beograd - Nis - Kumanovo - Skopje - Γευγελή - Εύζωνοι - Θεσσαλονίκη - Λάρισα - Αλμυρός - Λαμία - Αθήναι - Χανιά - Ηράκλειο - Άγιος Νικόλαος - Σητεία.

E 85 Cernovoy - Siret - Suceava - Roman - Bacau - Marasesti - Buzau - Urziceni - Bucuresti - Giurgiu - Ruse - Bjala - Velico Tirnovo - Stara Zagora - Haskovo - Podkova - Κομοτινή.

E 95 Leningrad - Moskva - Oryel - Kharkov - Simferopol - Alushta - Yalta.

β) Ενδιάμεσοι δρόμοι :

E 01 Larne - Belfast - Dublin - Wexford - Rosslare ... La Coruna - Pontevedera - Porto - Albergaria a Velha - Coimbra - Vila Franca de Xira - Lisboa - Setual - Portimao - Faro - Huelva - Sevilla.

E 03 Cherbourg - Rennes - Nantes - La Rochelle.

E 07 Orléans - Limoges - Toulouse - Zaragoza.

E 13 Doncaster - Sheffield - Nottingham - Leicester - Northampton - London.

E 17 Antwerpen - Gent - Kortrijk - Cambrai - Reims - Beaune.

E 19 Amsterdam - Den Haag - Rotterdam - Breda - Antwerpen - Bruxelles - Mons - Valenciennes - Paris.

E 21 Metz - Nancy - Dijon - Genève - Chambéry - Grenoble - Valence - Marseille.

E 23 Metz - Nancy - Besançon - Vallorbe - Lausanne.

E 27 Dortmund - Köln - Prüm - Luxembourg - Saarbrücken - Sarreguemines - (E 25 Strasbourg).

E 29 Belfort - Bern - Martigny - Grand - Saint-Bernard - Aosta.

E 31 Parma - La Spezia.

E 33 Rotterdam - Gorinchem - Nijmegen - Goch - Krefeld - Köln - Koblenz - Bingen - Ludwigshafen.

E 37 Stockolm - Södertälje - Orebro - Mariestad - Göteborg ... Frederikshavn - Alborg - Arhus - Vejle - Kolding - Krusa - Flensburg - Schleswig - Neumünster - Hamburg - Bremen - Osnabrück - Dortmund - Olpe - Giessen.

E 39 Giessen - Frankfurt Am Main - Darmstadt.

E 41 Würzpurg - Heilbronn - Stuttgart - Donaueschingen - Schaffhausen - Winterthur - Zürich - Altdorf.

E 43 Würzburg - Feuchtwangen - Ulm - Memmingen - Lindau - Bregenz - St Margrethen - Buchs - Chur - S. Bernardino - Bellinzona.

E 47 Magdeburg - Halle - Leipzig - Karl - Marx - Stadt - Bozi Dar - Karlovy Vary - Plzen - Ceske Budejovice - Trebon - Halamky - Wien.

E 49 Orehoved - Nykobing - Gedser ... Rostock.

E 51 Berlin - Leipzig - Gera - Hof - Bayreuth - Nürnberg.

E 55 Pizen - Bayer - Eisenstein - Deggendorf - München.

E 57 Sattledt - Liezen - St Michael - Graz - Maribor - Ljubljana.

E 59 Praha - Jihlava - Wien - Graz - Spielfeld - Maribor - Zagreb - Karlovac - Bihac - Donjilapac - Knin - Split.

E 63 Klagenfurt - Loibl - Pass - Ljubljana - Trieste - Rijeka.

E 67 Warszawa - Lowicz - Wroclaw - Klodzko - Beloves - Nachod - Hradec Kralove - Praha.

E 69 Warszawa - Piotrkow - Katowice - Cesky Tesin - Zilina - Trencin - Piestany - Bratislava - Wiener Neustadt.

E 71 Kosice - Miskolc - Budapest - Balatonaliga - Nagykanizsa - Zagreb.

E 73 Budapest - Szekszard - Mohacs - Osijek - Djakovo - Samak - Zenica - Mostar - Metkovic.

E 77 Püspökladany - Nyiregyhaza.

E 79 Oradea - Beius - Deva - Petrosani - Tirgu Jiu - Craiova - Calafat ... Vidin - Vraca - Botevgrad - Sofia - Blagojevgrad - Sepai - Θεσσαλονίκη.

E 81 Halmeu – Satu Mare – Zalau – Cluj – Turda – Sebes – Sibiu – Pitesti.

E 83 Bjala – Pleven – Jablanica – Botevgrad – Sofia.

E 87 Tulcea – Constanta – Varna – Burgas – Micurin Tyrnovo – Kirklareli – Babaeski.

E 89 Trabzon – Gümüsane – Askale – Mutu – Tunceli – Elazig – Malatya – Maras – Kömürler – Iskenderun – Antakya – Συριακά Σύνορα.

E 93 Orel – Kiev – Odessa.

B - Δρόμοι ζεύξεως, παρακαμπτήριοι ή σύνδεσης

E 130 Vejle – Middelfart.

E 135 Haugesund – Haukeli – Kongsberg – Drammen.

E 136 Bergen – Gudvangen.... Laerdalsoyri – Fagernes – Honefoss – Oslo.

E 137 Alessund – Andalsness – Dombas.

E 140 Trondheim – Storlien – Östersund – Sundsvall.

E 160 Turku – Tampere – Jyväskylä – Kuopio.

E 200 Cork – Portlaoise.

E 230 Amsterdam – Amersfoort.

E 231 Amersfoort – Groningen.

E 232 Oldenzall – Bremen.

E 233 Bremerhaven – Bremen – Walsrode.

E 250 Stralsund – Neubrandenburg – Berlin.

E 267 Gdansk – Swiecie – Poznan – Wroclaw.

E 269 Swiecie – Lodz – Piotrkow.

E 312 Breda – Gorinchem – Utrecht.

E 313 Antwerpen – Liège.

E 314 Hasselt – Heerlen – Aachen.

E 330 Unna – Soest – Kassel – Herleshausen.

E 410 Bruxelles – Namur – Arlon.

E 420 Aachen – St Vith – Luxembourg.

E 440 Karlovy Vary – Teplice – Turnov – Hradec Kralove – Olomouc – Zilina.

E 460 Brno – Olomouc – Cesky Tesin – Krakow.

E 461 Hradec Kralove – Brno – Wien.

E 470 Mucacevo – Lvov.

E 530 Offenburg – Donaueschingen.

E 532 München – Garmisch – Partenkirchen – Mittenwald – Seefeld – Innsbruck.

E 550 Ceske – Budejoviee – Jihlava.

E 562 Bratislava – Zvolen – Kosice.

E 571 Cluj – Dej – Bistrita – Suceava.

E 572 Bacau – Brasov – Pitesti.

E 573 Nyiregyhaza – Tchop – Uzgorod.

E 580 Marasesti – Tecuci – Albita – Leucheni – Kishinev – Odessa.

E 650 Altenmarkt – Liezen.

E 651 Villach – Podkoren – Naklo.

E 660 Subotica – Sombor – Osijec.

E 661 Balatonkeresztur – Nagyatad – Bares – Virovitica – Okucani – Banja Luka – Jajce – Donji Vacuf – Zenica.

E 671 Timisoara - Arad - Oradea.

E 717 Torino - Savona.

E 751 Rijeka - Pula - Koper.

E 752 Turnu Severin - Negotin - Zajecar - Nis - Pristina - Prizren - (Αλβανία) - Petrovac.

E 760 Beograd - Cacak - Nova Varos - Bijelo Polje.

E 761 Bihac - Jajce - Bonji Vakuf - Zenica - Sarajevo - Titovo Uzice - Cacak - Kraljevo - Krusevac - Pojato - Paracin - Zajecar.

E 762 Sarajevo - Titograd - Αλβανικά σύνορα.

E 771 Jablanica - Velico Tirnovo - Choumen.

E 772 Popovica - Stara Zagora - Burgas.

E 800 Albergaria a Velha - Celorico da Beira.

E 801 Vila Franca de Xira - Pegões.

E 804 Salamanca - Badajoz - Sevilla.

E 805 Bilbao - Logrono - Zaragoza.

E 841 Avellino - Salerno.

E 842 Napoli - Avellino - Benevento - Canosa.

E 843 Bari - Taranto.

E 844 Spezzano - Albanese - Sibari.

E 846 Cosenza - Crotone.

E 847 Sicignano - Potenza - Metaponto.

E 848 S. Eufemia - Catanzaro.

E 850 Ohrid - Αλβανικά σύνορα.

E 851 Ιωάννινα - Αλβανικά σύνορα.

E 870 Sofia - Kjustendil - Kumanovo.

E 880 Izmir - Ankara.

E 881 Ankara - Adana.

E 901 Jaen - Granada - Malaga.

E 902 Madrid - Valencia.

E 931 Mazara Del Vallo - Gela.

E 950 Ιωάννινα - Τρίκαλα - Λάρισα - Βόλος.

E 951 Λαμία - Καρπενήσι - Αμφιλοχία.

E 952 Τρίπολη - Μεγαλόπολη - Τσάκωνα.

E 957 Ιωάννινα - Άρτα - Αγρίνιο - Μεσολόγγι.

E 980 Cizre - Iraq.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Όροι στους οποίους πρέπει να ανταποκρίνονται οι μεγάλοι δρόμοι διεθνούς συγκοινωνίας.

Περίληψη.

ΟΡΟΙ ΣΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΝΟΝΤΑΙ ΟΙ ΜΕΓΑΛΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΟΔΙΚΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ

1. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ

1.α. Τα βασικά χαρακτηριστικά που πρέπει να υιοθετηθούν για την κατασκευή ή τη χωροταξία των μεγάλων δρόμων διεθνούς συγκοινωνίας, που προσδιορίζονται πιο κάτω σαν «διεθνείς δρόμοι» αποτελούν το αντικείμενο των διατάξεων που ακολουθούν που λαμβάνουν υπόψη τα σημερινά επιτεύγματα στον τομέα της τεχνικής της οδοποιίας. Δεν εφαρμόζονται στους οικισμούς.

Πρέπει να είναι παρακαμπτήριοι, αν αποτελούν εμπόδιο ή συνιστούν κίνδυνο.

1. β. Οι αξίες των χαρακτηριστικών που προσδιορίζονται πιο κάτω είναι οι ελάχιστες ή οι μέγιστες. Συμβαίνει να αυξηθούν ή να ελαττωθούν όταν αυτό είναι δυνατό να γίνει δίχως επί πλέον έξοδα ή όταν είναι αποδοτικές.

1. γ. Όλες οι διατάξεις του παρόντος παραρτήματος ελήφθησαν υπ' όψη αφού υπολογίστηκε η σύγκριση του κόστους και τα πλεονεκτήματα που αποκομίστηκαν και ιδιαίτερα της ασφάλειας.

Σε ό,τι αφορά στην κυκλοφορία των οχημάτων, η εκτίμηση έχει γίνει για διαφορετικές παραλλαγές, που υφίστανται σε διαφορετικές σχετικές υποθέσεις, ιδιαίτερα στην ταχύτητα κυκλοφορίας* και σε σχέση με την πρόβλεψη του όγκου της κυκλοφορίας, της σύνθεσής της και του ετήσιου καταμερισμού της ωριαίας παροχής.

1. δ. Πρέπει να ληφθεί υπ' όψη η προστασία του περιβάλλοντος κατά τη διάρκεια της μελέτης της κατασκευής μιας νέας διεθνούς οδού.

2. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΔΩΝ

Οι διεθνείς οδοί κατατάσσονται σε μια από τις επόμενες κατηγορίες:

2. 1. Κανονικές οδοί.

Κατηγορία Ι: οδοί δύο διαδρομών (ενιαίο οδόστρωμα).

Κατηγορία ΙΙ: οδοί με περισσότερες από δύο διαδρομές (ένα ή περισσότερα οδοστρώματα).

2. 2. Αυτοκινητόδρομοι.

Ο όρος «αυτοκινητόδρομοι» προσδιορίζει ένα δρόμο που έχει ειδικά επινοηθεί και κατασκευαστεί για την κυκλοφορία των αυτοκινήτων δίχως να εμποδίζει την συγκοινωνία των εκατέρωθεν ιδιοκτησιών και που:

1) Εκτός από μεμονωμένα σημεία ή υπό τίτλο προσωρινό, περιλαμβάνει, για τις δυο κατευθύνσεις της κυκλοφορίας, διαφορετικά οδοστρώματα χωρισμένα το ένα από το άλλο με μια λωρίδα γης που δεν προορίζεται για την κυκλοφορία ή κατ' εξαίρεση με άλλους τρόπους.

2) Δεν διατέμνει επίπεδα ούτε δρόμο, ούτε σιδηροδρομική γραμμή ή τροχιόδρομο, ούτε δρόμο για την κυκλοφορία των πεζών.

3) Έχει σημανθεί ειδικά σαν αυτοκινητόδρομος.

2. 3. Δρόμοι ταχείας κυκλοφορίας.

Δρόμοι αποκλειστικά για την κυκλοφορία αυτοκινήτων προσπελάσιμοι μόνο από τις ανισόπεδες διακλαδώσεις ή τις ρυθμιζόμενες διασταυρώσεις και στους οποίους κυρίως απαγορεύεται το σταμάτημα ή η στάση.

3. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΤΡΕΧΟΥΣΑΣ ΔΙΑΤΟΜΗΣ

3. α. Η πλατφόρμα των διεθνών δρόμων περιλαμβάνει εκτός του ή των οδοστρωμάτων, παράπλευρους διάδρομους και πιθανά μια κεντρική νησίδα και ειδικές πίστες για πεζούς και ποδηλάτες. Αυτές οι ειδικές πίστες δεν επιτρέπονται μέσα στην πλατφόρμα των αυτοκινητόδρομων. Είναι επιτρεπτές κατά μήκος των δρόμων ταχείας κυκλοφορίας μόνο αν χωρίζονται απ' αυτούς με μια αρκετά μεγάλη επιφάνεια.

Οι σιδηροδρομικές γραμμές δεν επιτρέπονται στα οδοστρώματα των κανονικών οδών ούτε στην πλατφόρμα των αυτοκινητοδρόμων και των δρόμων ταχείας κυκλοφορίας.**

3. β. Οδοστρώματα.

3. γ. Φάρδος.

Οι οδοί κυκλοφορίας των οδοστρωμάτων έχουν, στην ευθεία, ελάχιστο φάρδος 3,50 μ.

Μέσα στις καμπύλες ακτίνας μικρότερης από 200 μ. έχει προβλεφθεί μια διαπλάτυνση για να εξασφαλίσει χωρίς προβλήματα την κυκλοφορία με κανονική ταχύτητα, των οχημάτων με τις μεγαλύτερες επιτρεπόμενες διαστάσεις. Για τις ταχύτητες κυκλοφορίας που είναι μεγαλύτερες ή ίσες με 100 χλμ. ωριαία οι κατά μήκος σημάνσεις δεν περιλαμβάνονται μέσα στο φάρδος που προαναφέρθηκε.

* Η ταχύτητα κυκλοφορίας, σε ένα σχέδιο χωροταξίας ή κατασκευής μιας οδού, είναι η ταχύτητα που διαλέξαν για να προσδιορισθούν τα ελάχιστα γεωμετρικά χαρακτηριστικά που θα επιτρέπουν την ασφαλή κυκλοφορία κάθε οχήματος με την ταχύτητα αυτή.

** Η διάταξη αυτή δεν εφαρμόζεται για τους αυτοκινητόδρομους που έχουν προβλεφθεί A PRIORI για να επιτρέψουν την εγκατάσταση σιδηροτροχιάς.

Πάντως, το φάρδος μιας συμπληρωματικής οδού για αργά οχήματα σε ένα τμήμα ανάβασης μπορεί να γίνει μέχρι 3 μ.

3. α.α.β. Επίκλιση διατομής.

Επ' ευθείας, η διατομή του οδοστρώματος αποτελείται από ένα ή δύο επίπεδα, των οποίων η επίκλιση περιλαμβάνεται μεταξύ 2 και 3%.

Στις καμπύλες, η μέγιστη κλίση είναι 7%. Η ελάχιστη επιτρεπόμενη ακτίνα χωρίς τροποποίηση της διατομής της ευθείας δίνεται (σε μέτρα) στον ακόλουθο πίνακα, σε συνάρτηση με την ταχύτητα κυκλοφορίας (σε χλμ./ώρα):

Ταχύτητα κυκλοφορίας	140	120	100	80	60
Κανονικοί δρόμοι	—	1.800	1.300	800	450
Αυτοκινητόδρομοι και δρόμοι ταχείας κυκλοφορίας	3.900	2.800	2.000	1.300	—

3. α. β. Παράπλευροι δρόμοι και κεντρική νησίδα.

3.α.β.α. Το ελάχιστο απαιτούμενο φάρδος του παράπλευρου δρόμου είναι 3,25 μ. για τους κανονικούς δρόμους και τους δρόμους ταχείας κυκλοφορίας και 3,75 μ. για τους αυτοκινητόδρομους.

3.α.β.β. Οι παράπλευροι δρόμοι των αυτοκινητόδρομων και δρόμων ταχείας κυκλοφορίας περιλαμβάνουν στη δεξιά πλευρά του οδοστρώματος μια λωρίδα συνεχούς στάσης, επενδεδυμένη ή σταθεροποιημένη, ελάχιστου φάρδους 2,50 μ. που επιτρέπει τη στάση σε επείγουσα περίπτωση.

Μια τέτοια λωρίδα επιβάλλεται για τις κανονικές οδούς. Εάν δεν έχει προβλεφθεί ή εάν δεν έχει φάρδος 2.50 μ. πρέπει να συσταθούν χώροι στάθμευσης από τόπου σε τόπο.

Τυχούσης περιστάσεως, πρέπει επίσης να προβλεφθούν εκτός των οδοστρωμάτων, χώροι στάσης για τα λεωφορεία.

Σε όλες τις περιπτώσεις, πλάγιες λωρίδες, επενδεδυμένες ή σταθεροποιημένες φάρδους 1 μ., πρέπει να υπάρχουν στους παράπλευρους διαδρόμους κατά μήκος του οδοστρώματος. Για λόγους ασφάλειας, φαρδύτερες λωρίδες, ελεύθερες από κάθε εμπόδιο, πρέπει να έχουν προβλεφθεί κατά μήκος των αυτοκινητόδρομων και των δρόμων ταχείας κυκλοφορίας.

3.1.β.γ. Όταν έχει προβλεφθεί μια κεντρική νησίδα, το συστηνόμενο ελάχιστο φάρδος της είναι 4 μ. μεταξύ οδοστρωμάτων για τους αυτοκινητόδρομους. Συνιστάται να αυξηθεί αυτό το φάρδος, ιδιαίτερα στις καμπύλες, εάν το απαιτεί η ορατότητα.

Πρέπει η κεντρική αυτή νησίδα να περιλαμβάνει στα άκρα των οδοστρωμάτων λωρίδες κατεύθυνσης και ασφάλειας, επενδεδυμένες ή σταθεροποιημένες, με φάρδος τουλάχιστον 1 μ.

3.α.γ. Ειδικές πίστες.

Στο έρεισμα των κανονικών οδών, όπου η κυκλοφορία των αυτοκινήτων φθάνει τουλάχιστον τα 2000 οχήματα την ημέρα, ειδικές πίστες προοριζόμενες για τους πεζούς, ποδηλάτες ή παρόμοιους, προβλέπονται όποτε ο αριθμός τους φθάνει τις 200 μονάδες το ημίωρο αιχμής σε μια κατεύθυνση, ή τις 1000 μονάδες ημερησίως σε μια κατεύθυνση.

Οι πίστες για ποδηλάτες έχουν κανονικά μια κατεύθυνση και ελάχιστο φάρδος 2,20 μ.

Μια διαχωριστική λωρίδα ελάχιστου φάρδους 1 μ. πρέπει να έχει προβλεφθεί μεταξύ του οδοστρώματος και των ειδικών πιστών.

3.β. Μηκοτομή και οριζοντιογραφία.

3.β.α. Ομοιογένεια και συντονισμός της μηκοτομής και οριζοντιογραφίας.

Οι διεθνείς οδοί παρουσιάζουν ομοιογενή χαρακτηριστικά σε τομείς επαρκούς μήκους. Οι αλλαγές των χαρακτηριστικών γίνονται σε τέτοιο βαθμό που να μπορούν να προβλεφθούν κανονικά από τον χρήστη (διάσχιση ενός οικισμού, τροποποίηση του ανάγλυφου του εδάφους). Σε ενάντια περίπτωση, πραγματοποιούνται προοδευτικά.

Η μηκοτομή και η οριζοντιογραφία συντονίζονται με τέτοιο τρόπο που η οδός παρουσιάζεται στο χρήστη χωρίς ενοχλητική ασυνέχεια στη χάραξη του επιτρέπει να προβλέπει την εξέλιξή της και να ξεχωρίσει καθαρά τις ενδείξεις των ειδικών σημείων, ιδιαίτερα τις διασταυρώσεις, τις εισόδους και εξόδους στις διακλαδώσεις.

3.β.β. Γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

3.β.β.α. Οι επενδύσεις των διεθνών οδών εμφανίζουν παντού μια ενιαία επιφάνεια. Οι ανώτατες επιτρεπτές μετρούμενες ανεπιπεδότητες με χάρακα 3 μέτρων δεν πρέπει να ξεπερνούν τα 4 χιλ.

3.β.β.β. Τα κύρια γεωμετρικά χαρακτηριστικά των διεθνών οδών έχουν συγκεντρωθεί στον ακόλουθο πίνακα. Έχουν γίνει με βάση ένα συντελεστή κατά μήκος τριβής (μπλοκαρισμένες ρόδες, λάστιχα φαγωμένα) του 0.4 σε ταχύτητα 50 χλμ./ώρα. Πρέπει να θεωρηθούν σαν ελάχιστες αξίες που πρέπει να ληφθούν υπ' όψη:

Ταχύτητα κυκλοφορίας (σε χλμ./ώρα)		140	120	100	80	60
επικλίσεις (% να μην ξεπεραστεί)		4	5	6	7	8
Κοίλες ακτίνες μίνιμουμ κατά μήκος τομής (σε μ.)*	οδόστρωμα μονής κατεύθυνσης	27.000	12.000	6.000	3.000	1.500
	οδόστρωμα διπλής κατεύθυνσης	—	—	10.000	4.500	1.600
Ελάχιστες ακτίνες οριζοντιογραφίας που αντιστοιχούν στη μέγιστη επίκλιση.		1.000	650	450	240	120

Η ταχύτητα κυκλοφορίας των 120 χλμ./ώρα δεν εκλέγεται παρά μόνο εάν τα οδοστρώματα είναι χωρισμένα και εάν οι περισσότερες διασταυρώσεις έχουν διευθετηθεί με κλάδους (ίδετε το 4 πιο κάτω). Η ταχύτητα κυκλοφορίας των 140 χλμ./ώρα είναι εφαρμόσιμη μόνον στους αυτοκινητόδρομους.

* Οι κοίλες ακτίνες κατά μήκος τομής που καταδεικνύονται στον πίνακα αντιστοιχούν σε καμπύλες προσαρμογής τελικής επικλίσεως σχεδόν ίσες και αντίθετες ενώ η διαφορά της επίκλησης είναι αρκετή για να μειώσει την ορατότητα.

Οι κυρτές ακτίνες είναι έτσι που για ταχύτητα κυκλοφορίας, η κάθετη επιτάχυνση να μη μπορεί να υπερβεί τα 0.25 μ./δευτερόλεπτο.

Οι τιμές των επίπεδων ακτίνων είναι οι ελάχιστες που αντιστοιχούν στη μέγιστη επίκληση του 7%. Αρκούν για τη σταθερότητα και την άνεση στην οδήγηση του οχήματος σε μέσες συνθήκες.

Η συνισταμένη της κατά μήκος κλίσης και της επίκλισης δεν πρέπει να ξεπερνά το 10%.

3.β.β.γ. Τα κυκλικά και ευθύγραμμα τμήματα (τομείς)

της οριζοντιογραφίας συνενούνται με κοιλότητες προοδευτικής καμπύλης.

3.6.6.δ. Η επίπεδη και η κατά μήκος ορατότης πραγματοποιούνται με ίσους όρους ασφαλείας, λαμβανομένων υπόψη των πιθανών επικλίσεων.

Οι ελάχιστες απαραίτητες αποστάσεις ορατότητας για το προσπέρασμα στα οδοστρώματα διπλής κατεύθυνσης δίνονται στον πιο κάτω πίνακα:

ταχύτητα κυκλοφορίας (σε χλμ./ώρα	100	80	60
απόσταση ορατότητας προσπεράσματος ελάχιστη (σε μ.)	400	325	250

Οι αποστάσεις αυτές πρέπει να έχουν εξασφαλιστεί σε ένα ποσοστό στα εκατό του μήκους της οδού τόσο υψηλό και τόσο ομοιόμορφα κατανεμημένο όσο είναι δυνατό.

3.6.6.ε. Όταν η ορατότητα είναι ανεπαρκής, συνιστάται να διπλασιαστεί το οδόστρωμα στις κορυφές και στροφές των κανονικών οδών με δύο και τρεις λωρίδες κυκλοφορίας.

3.γ. Παροχή λειτουργίας.

Οι δρόμοι των διαφόρων κατηγοριών μπορούν να κυλούν κανονικά, δηλαδή με ποιότητα και επίπεδο λειτουργίας που να κρίνεται απαραίτητο για τις διεθνείς οδούς και σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ορίζονται στο 3.6., τις παροχές της στήλης 1 του πιο κάτω πίνακα που εκφράζονται σε μονάδα κυκλοφορίας (UT) την ώρα.**

* Μία μονάδα κυκλοφορίας αντιστοιχεί σε ένα ιδιαίτερο αυτοκίνητο. Για τα άλλα οχήματα πρέπει να εφαρμοσθεί ένας συντελεστής ισοτιμίας.

** Εκτός των αστικών ζωνών.

Κατηγορία οδών	1 κανονική παροχή	2 μέγιστη παροχή δυνατή ΜΚ/ώρα	Παρατηρήσεις
Κατηγορία I	900	1.500	2 κατευθύνσεις
Κατηγορία II			
με 3 λωρίδες	1.500	2.000	2 κατευθύνσεις
με 4 λωρίδες	1.500	2.000	1 κατεύθυνση
με συμπληρωματική λωρίδα	750	1.000	1 κατεύθυνση
αυτοκινητόδρομοι και δρόμοι ταχείας κυκλοφορίας			
με 2Χ2 λωρίδες	2.000	3.000	1 κατεύθυνση
με συμπληρωματική λωρίδα	1.200	1.500	1 κατεύθυνση

Για μια προκαθορισμένη κατηγορία δρόμων, συστήνεται να μην υπερβαίνονται οι παροχές της στήλης 1, εκτός αν η αποδοτικότητα της μιας συμπληρωματικής λωρίδας ή της διευθέτησης σε μια ανώτερη κατηγορία δεν είναι εξασφαλισμένη.

Όταν η παροχή υπερβαίνει τις αξίες της στήλης 2 για περισσότερες από 50 ώρες το χρόνο, συστήνεται να ληφθεί υπόψη η κατασκευή μιάς συμπληρωματικής λωρίδας ή η διευθέτηση σε μια ανώτερη κατηγορία, λαμβανομένων υπόψη του κόστους της κατασκευής και του περιβάλλοντος.

Οι αξίες αυτές εννοούνται σε συνεχή παροχή και με την προϋπόθεση:

1) ότι οι διασταυρώσεις στο ίδιο επίπεδο δεν είναι υπερβολικές και δεν συστήνουν έναν υψηλό αριθμό ατυχημάτων κυκλοφορίας,

2) ότι για τους δρόμους με δύο και τρεις λωρίδες, η απόσταση ορατότητας στο προσπέρασμα έχει εξασφαλισθεί στο σύνολο της διαδρομής.

Οι δρόμοι με τρεις λωρίδες δεν συνιστώνται όταν η κανονική παροχή που καταδεικνύεται στη στήλη 1 του πιο πάνω πίνακα έχει ξεπεραστεί.

Για τους δρόμους με τέσσερις λωρίδες, μόλις η παροχή αιχμής στην πιο φορτωμένη κατεύθυνση ξεπερνά τις 1500 ΜΚ/ώρα για περισσότερες από 50 ώρες το χρόνο, συνιστάται, για ασφάλεια, να κατασκευαστούν χωριστά οδοστρώματα με μια κατεύθυνση.

4—ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΩΝ*

4.α. Οι διεθνείς δρόμοι σχηματίζουν, όταν συναντιούνται μεταξύ τους ή με άλλες οδούς συγκοινωνίας «διασταυρώσεις». Οι διάφοροι τύποι διευθέτησης των οδικών διασταυρώσεων είναι οι ακόλουθοι:

Διασταυρώσεις κανονικών οδών:

—επίπεδες διασταυρώσεις ή ισόπεδες, των οποίων τα σκέλη βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο,

—ανισόπεδες διασταυρώσεις ή σε διαφορετικά επίπεδα, των οποίων τουλάχιστον το ένα σκέλος διασχίζει σε ένα διαφορετικό επίπεδο ένα ή περισσότερα άλλα σκέλη.

Διασταυρώσεις αυτοκινητοδρόμων ή δρόμων ταχείας κυκλοφορίας με δρόμους της ίδιας κατηγορίας:

*Τα κείμενα έχουν συνταχθεί με την υπόθεση της από δεξιά κυκλοφορίας.

Διασταυρώσεις Α οι συνδέσεις των οποίων δεν προκαλούν κανένα κόψιμο των ρευμάτων κυκλοφορίας.

Διασταυρώσεις αυτοκινητοδρόμων με κανονικούς δρόμους:

Διασταυρώσεις Β που δεν προκαλούν κανένα κόψιμο του ρεύματος κυκλοφορίας στα οδοστρώματα των αυτοκινήτων.

Διασταυρώσεις δρόμων ταχείας κυκλοφορίας με κανονικές οδούς:

Για τις σημαντικές διασταυρώσεις:

Διασταυρώσεις Β που δε θα επιφέρουν κανένα κόψιμο των ρευμάτων κυκλοφορίας του ή των οδοστρωμάτων της οδού ταχείας κυκλοφορίας.

Για τις διασταυρώσεις με δευτερεύουσα σημασία, για τις οποίες η αποδοτικότης μιας διακλάδωσης δεν είναι εξασφαλισμένη:

Διασταυρώσεις ισόπεδες ή ανισόπεδες ελεγχόμενες πιθανώς με φωτεινή σηματοδότηση.

4.β. Διασταυρώσεις κανονικών δρόμων.

4.β.α. Διασταυρώσεις ισόπεδες.

4.β.α.α. Οι ισόπεδες διασταυρώσεις πρέπει να αποφεύγονται στις διεθνείς οδούς όταν το μέτρο αυτό είναι αποδοτικό.

4.β.α.β. Οι ισόπεδες διασταυρώσεις που έχουν περισσότερα από τέσσερα σκέλη πρέπει να απλοποιούνται με συγκέντρωση μερικών ρευμάτων κυκλοφορίας, σύμφωνα με μια ιεράρχηση της σπουδαιότητας των ρευμάτων αυτών.

4.β.α.γ. Οι κυκλικές διασταυρώσεις και τα φωτεινά σήματα δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται παρά μόνο αν άλλες διευθετήσεις που θα μειώνουν τη διακοπή και τις διασταυρώσεις των ρευμάτων της κυκλοφορίας δεν είναι αποδοτικές.

4.β.α.δ. Η ορατότητα της διασταύρωσης πρέπει να είναι εξασφαλισμένη όταν την πλησιάζουν από μια επαρκή απόσταση, ώστε να επιτρέπει στους οδηγούς να παίρνουν όταν χρειάζεται τις αποφάσεις που επιβάλλουν, ο τύπος του κανονισμού και στιγμιαίες συνθήκες της κυκλοφορίας. Η ορατότητα αυτή γίνεται καλύτερη αν τα οδοστρώματα, ειδικά εκείνα όπου οι χρήστες πρέπει να παραχωρούν το πέρασμα, έχουν ελαφρά κλίση προς τη διασταύρωση.

4.β.α.ε. Ο διεθνής δρόμος έχει προτεραιότητα σε σχέση με τους άλλους δρόμους. Η προτεραιότητα μεταξύ διεθνών δρό-

μων πρέπει να ορίζεται σύμφωνα με τη σχετική σπουδαιότητα των όγκων της κυκλοφορίας.

4.δ.α.στ. Η ευθεία κυκλοφορία στο διεθνή δρόμο με προτεραιότητα δεν πρέπει να επιβραδύνεται. Προς τούτο, ζώνες αναμονής με επαρκές μήκος πρέπει να διατηρούνται μεταξύ των δύο κατευθύνσεων της κυκλοφορίας για τα οχήματα που πραγματοποιούν μια μανούβρα «στροφής αριστερά».

4.β. α.ζ. Νησίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης αντίστοιχα στην είσοδο και έξοδο του οδοστρώματος της διεθνούς οδού με προτεραιότητα προβλέπονται στις σημαντικές διασταυρώσεις εφ' όσον είναι αποδεκτές.

4.δ.α.η. Η διασταύρωση πρέπει να έχει στα οδοστρώματα χωρίς προτεραιότητα κατευθυντήρια σήμανση για να διοχετεύει τα ρεύματα κυκλοφορίας και να ικανοποιεί τα πιο κάτω κριτήρια:

α) η γεωμετρία του συνόλου των διαδρόμων κυκλοφορίας πρέπει να είναι όσο πιο απλή γίνεται για να είναι αμέσως κατανοητή στους χρήστες·

β) οι κυκλοφορίες χωρίς προτεραιότητα πρέπει να είναι επιβραδυμένες, ενώ οι παρακάμψεις των αντιστοίχων νησίδων πρέπει να έχουν προσαρμοστεί στο μέγεθος της κυκλοφορίας που φέρουν·

γ) οι τεμνόμενες τροχιές πρέπει να κόβονται, όσο πιο ορθογώνια είναι δυνατόν·

δ) οι τομές πρέπει να απέχουν (και να μην μπερδεύονται) με τέτοιο τρόπο, ώστε οι χρήστες να μπορούν να τις φθάνουν χωριστά και να διαθέτουν ενδιάμεσες ζώνες αναμονής·

ε) ο πιο ευθύς δρόμος πρέπει να διατηρηθεί για τους πεζούς·

στ) οι ποδηλάτες εφ' όσον υπάρχουν πίστες για ποδηλάτες, πρέπει να κάνουν παράκαμψη από την κυρίως διασταύρωση, με τρόπο που να κόβουν όσο πιο ορθογώνια γίνεται τις τροχιές των οχημάτων·

ζ) Η κατευθυντήριος σήμανση ορίζεται με ακραίες γραμμές ελαφρά προεξέχουσες από λευκό υλικό. Όταν η αποδοτικότητα το δικαιολογεί, τη νύχτα φωτίζονται. Ελλείψει φωτισμού, οι γραμμές είναι ανταναклώσες.

4β.β. Οι ανισόπεδες διασταυρώσεις (κόμβοι).

Συμφέρει, όταν η αποδοτικότητα της σχετικής διευθέτησης είναι εξασφαλισμένη, να τεθούν σε άλλο επίπεδο μερικά σημαντικά ρεύματα κυκλοφορίας για να αποφύγουμε τη συμβολή των τομών με άλλα ρεύματα που χρησιμοποιούν τον κόμβο.

Οι χαράξεις και οι κατά μήκος τομές των ανισόπεδων συνδέσεων πρέπει να σεβαστούν τις αρχές και τις προδιαγραφές των κλάδων που εφαρμόζονται σ' αυτές (δείτε 4γ.).

Οι μη ανισόπεδες συνδέσεις πρέπει να σχηματίζουν στη διασταύρωσή τους κόμβους που θα ανταποκρίνονται στις παραπάνω προϋποθέσεις (δείτε 4β.α.).

4γ. Οι ανισόπεδες διακλαδώσεις.

4γ.α. Ορισμοί.

Τα οδοστρώματα των ανισόπεδων διακλαδώσεων κατατάσσονται σε κύρια οδοστρώματα και οδοστρώματα ένωσης που συνδέουν μεταξύ τους τα κύρια οδοστρώματα.

Τα κύρια οδοστρώματα είναι εκείνα που φέρουν τους κυριότερους όγκους της κυκλοφορίας (ληφθείσης υπόψη, τυχούσης περιστάσεως της ωριαίας μεταβολής τους και για τα οποία δεν μπορεί να παραβλεφθεί μια σημαντική μείωση της ταχύτητας κυκλοφορίας.

4.γ.β. Κυκλοφορία στα οδοστρώματα των ανισόπεδων διακλαδώσεων.

Τα οδοστρώματα μιας ανισόπεδης διακλάδωσης Α έχουν μια κατεύθυνση. Σε μια ανισόπεδη διακλάδωση Β τα οδοστρώματα σύνδεσης μπορούν να έχουν διπλή κατεύθυνση σε ένα μέρος της διαδρομής τους. Πάντως, οι είσοδοι και έξοδοι του αυτοκινητόδρομου ή του δρόμου ταχείας κυκλοφορίας έχουν πάντα μια κατεύθυνση.

4.γ.γ. Αρχές της χάραξης των ανισόπεδων διακλαδώσεων.

Η χάραξη των ανισόπεδων διακλαδώσεων ικανοποιεί τις ακόλουθες αρχές:

4.γ.γ.α. Αρχή Α. Τύπος ανισόπεδης διακλάδωσης.

Η εκλογή ενός τύπου ανισόπεδης διακλάδωσης και του ορισματικού των κυρίων οδοστρωμάτων της και των οδοστρωμάτων σύνδεσης πρέπει να γίνεται έχοντας λάβει υπόψη την απόλυτη σπουδαιότητα που είναι σχετική με τα ρεύματα κυκλοφορίας που τα διασχίζουν.

4.γ.γ.β. Αρχή Β. Απόκλιση των ρευμάτων κυκλοφορίας.

Όταν ένα οδόστρωμα διαιρείται σε δυο άλλα οδοστρώματα, ο χωρισμός των δύο ρευμάτων κυκλοφορίας πρέπει να γίνει με τρόπο ώστε να μην επιφέρει σημαντική μείωση της ταχύτητας των οχημάτων.

Προς τούτο, ο χρήστης πρέπει να έχει το χρόνο για να μπει στην πιο συμφέρουσα νησίδα για την κατεύθυνση που πρέπει να πάρει και να έχει επαρκή ορατότητα του σημείου απόκλισης. Σε μια ανισόπεδη διακλάδωση Α το οδόστρωμα που χωρίζεται σε δυο άλλα πρέπει να φαρδαίνει πριν από το διαχωρισμό και να περιλαμβάνει έναν αριθμό νησίδων ίσο με το συνολικό αριθμό των νησίδων των δυο οδοστρωμάτων, σε μια απόσταση που να επιτρέπει το διαχωρισμό των ρευμάτων πριν από το σημείο απόκλισης. Η φάρδυνσις πρέπει να γίνει κατά προτίμηση προς τα δεξιά.

Το λιγότερο σημαντικό ρεύμα κυκλοφορίας πρέπει να ρέει από το δεξιό οδόστρωμα ώστε να μειωθεί ο αριθμός των οχημάτων που μειώνουν ταχύτητα κατά την αλλαγή γραμμής. Αν η ταχύτητα αυτού του ρεύματος πρέπει να μειωθεί, πρέπει να προβλεφθεί μια νησίδα επιβράδυνσης. Αυτό το δεξιό οδόστρωμα είναι, εφ' όσον είναι δυνατόν, προοδευτικά υπερυψωμένο σε σχέση με το κύριο οδόστρωμα για να διευκολύνεται η πιθανή επιβράδυνση και να εξασφαλίζεται μια καλύτερη ορατότητα του σημείου απόκλισης.

Σε μια ανισόπεδη διακλάδωση Β, το οδόστρωμα εξόδου από ένα οδόστρωμα αυτοκινητόδρομου ή ένα οδόστρωμα δρόμου ταχείας κυκλοφορίας αποκλίνει προς τα δεξιά και περιλαμβάνει μια νησίδα επιβράδυνσης.

4.γ.γ.γ. Αρχή Γ. Σύγκλιση των ρευμάτων κυκλοφορίας.

Όταν δυο οδοστρώματα συγκλίνουν σχηματίζοντας ένα, η ολοκλήρωση των δυο ρευμάτων κυκλοφορίας πρέπει να γίνεται με πλήρη ασφάλεια και να μην επιφέρει σημαντική μείωση της ταχύτητας των οχημάτων.

Για το σκοπό αυτόν:

α) οι χρήστες του λιγότερο πυκνού ρεύματος κυκλοφορίας πρέπει να μπουν από δεξιά στο πυκνότερο ρεύμα·

β) ο χρήστης που πρέπει να εισέλθει πρέπει να έχει καλή ορατότητα στο άλλο οδόστρωμα από πάνω και κατά μήκος του σημείου σύγκλισης.

Η μανούβρα της εισόδου, τυχούσης περιστάσεως δια μέσου μιας νησίδας υψηλής ταχύτητας, δεν πρέπει να επιφέρει αισθητή μείωση της ταχύτητας του κυρίου ρεύματος. Η ορατότητα βελτιώνεται και η μανούβρα εισαγωγής διευκολύνεται αν το οδόστρωμα του ρεύματος που πρέπει να εισαχθεί έχει ελαφρά κλίση προς το άλλο οδόστρωμα·

γ) είναι επιθυμητό να εξασφαλιστεί επίσης μια καλή ορατότητα του κυρίου οδοστρώματος επί του άλλου οδοστρώματος·

δ) όταν δύο κύρια οδοστρώματα συμπίπτουν σχηματίζοντας ένα και αν υπάρχει μείωση του συνολικού αριθμού των νησίδων κυκλοφορίας, η μείωση αυτή δεν πρέπει να πραγματοποιηθεί παρά σε μια επαρκή απόσταση από το σημείο σύγκλισης.

Σε μια ανισόπεδη διακλάδωση Β, το οδόστρωμα εισόδου σε ένα οδόστρωμα αυτοκινητόδρομου ή σε ένα οδόστρωμα δρόμου ταχείας κυκλοφορίας συγκλίνει από δεξιά και έχει μια νησίδα υψηλής ταχύτητας.

4.γ.γ.δ. Αρχή Δ. Τομείς διασταύρωσης.

Οι τομείς διασταύρωσης πρέπει να αποφεύγονται στα κύρια οδοστρώματα. Ένας τομέας διασταύρωσης δεν είναι εκεί

ανεκτός παρά μόνον εάν οι όγκοι που διασταυρώνονται είναι μικροί. Εάν είναι δυνατό, τουλάχιστον μια συμπληρωματική νησίδα πρέπει να έχει προβλεφθεί από τη δεξιά πλευρά του κυρίως οδοστρώματος.

Σε κάθε περίπτωση, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του τομέα διασταύρωσης και των οδοστρωμάτων στο επάνω μέρος και κατά μήκος πρέπει να είναι τέτοια που οι ταχύτητες των οχημάτων που διασταυρώνονται να μη διαφέρουν πολύ και να μη δημιουργούν σημαντική μείωση στις αναπτυσσόμενες ταχύτητες στα οδοστρώματα.

4.γ.γ.ε. Αρχή Ε. Σημεία απόκλισης και σύγκλισης.

Μέσα στα όρια της ανισόπεδης διακλάδωσης, κάθε κύριο οδόστρωμα δεν πρέπει να περιλαμβάνει παρά ένα σημείο απόκλισης και ένα σημείο σύγκλισης.

Σε κάθε περίπτωση, εάν υπάρχουν περισσότερα σημεία απόκλισης ή σύγκλισης στο ίδιο οδόστρωμα, πρέπει να ληφθούν μέτρα για να εξασφαλιστούν άνετες μανούβρες και μια ανεξάρτητη σήμανση των διαδοχικών σημείων σύγκλισης ή απόκλισης.

4γ.δ. Γεωμετρικά χαρακτηριστικά των ανισόπεδων διακλαδώσεων.

4.γ.δ.α. Ταχύτητα κυκλοφορίας στα κύρια οδοστρώματα.

Τα κύρια οδοστρώματα μιας ανισόπεδης διακλάδωσης πρέπει να συσταθούν με μια ταχύτητα κυκλοφορίας όσο πιο πλησιέστερη γίνεται με αυτήν των οδοστρωμάτων που τα επεκτείνουν εκτός της ανισόπεδης διακλάδωσης, και σε κάθε περίπτωση τουλάχιστον ίση με τα 3/4 αυτών. Στις ανισόπεδες διακλαδώσεις του τύπου Β, πάντως, καμία μείωση ταχύτητας κυκλοφορίας δεν είναι ανεκτή στα οδοστρώματα ενός αυτοκινητόδρομου ούτε στα οδοστρώματα των δρόμων ταχείας κυκλοφορίας.

4.γ.δ.6. Ακτίνες των οδοστρωμάτων σύνδεσης.

Στο διάζωμα η μίνιμουμ ακτίνα του εσωτερικού χείλους του οδοστρώματος είναι 50 μ. Η αξία αυτή αντιστοιχεί θεωρητικά σε ένα οδόστρωμα με διάζωμα με τη μέγιστη αποδεκτή λοξότητα.

Σε κάθε περίπτωση, οι καμπύλες με μικρή ακτίνα συνδέονται προοδευτικά με καμπύλες μετάβασης με συνεχή παραλλακτικότητα καμπυλότητας, με διαφορετικό μήκος ώστε να επιτρέπουν στο χρήστη να προσαρμόζει άνετα την ταχύτητά του.

4.γ.δ.γ. Φάρδος των οδοστρωμάτων σύνδεσης.

Η δυνατότητα προσπέρασης ενός σταματημένου οχήματος πρέπει να είναι εξασφαλισμένη σε όλα τα σημεία.

Στα οδοστρώματα σύνδεσης ενός σχετικού μήκους, συστήνεται να προβλεφθεί επίσης η δυνατότητα προσπέρασης ενός οχήματος εν κινήσει.

Για τον σκοπό αυτόν:

—Τα οδοστρώματα μονής κατεύθυνσης θα έχουν συνολικό φάρδος τουλάχιστον 6 μ., λαμβανομένου υπόψη του σταθερού ερείσματος που δε χρησιμοποιείται κανονικά από την κυκλοφορία.

—Τα οδοστρώματα διπλής κατεύθυνσης θα έχουν φάρδος τουλάχιστον 7 μ. Στην περίπτωση αυτή το σταθερό έρεισμα είναι προαιρετικό. Τα οδοστρώματα αυτά πρέπει να καταλήγουν σε μια μόνο νησίδα, κοντά στο σημείο εισόδου (ή εξόδου) σε ένα κύριο οδόστρωμα, εάν ο συνολικός αριθμός νησίδων του κυρίου οδοστρώματος δεν αυξάνεται μετά από το σημείο εισόδου (ή μειώνεται μετά το σημείο εξόδου).

4. γ. δ. δ. Τομές διασταύρωσης.

Συστήνεται οι τομές διασταύρωσης να έχουν ελάχιστο μήκος 0.2 Q (σε μέτρα) ενώ Q είναι η συνολική ωριαία κυκλοφορία που διασταυρώνεται και εκφράζεται σε ΜΚ/ώρα. Ο υπολογισμός του αριθμού των απαραίτητων νησίδων στην υπόθεση αυτή πραγματοποιείται υπολογίζοντας τη μικρότερη διασταυρούμενη παροχή του συντελεστή 3.

Αν, κατ' εξαίρεση, δεν μπορεί να αποφευχθεί μια τομή διασταύρωσης πάνω σε ένα κύριο οδόστρωμα, το μήκος πρέπει να είναι Q μέτρα, με ένα μίνιμουμ 500 μ.

Η ανισόπεδη διακλάδωση πρέπει να υπολογιστεί, ώστε στα άκρα της ο συνολικός όγκος που διασταυρώνεται να είναι κατώτερος των 2000 ΜΚ/ώρα.

4. γ. δ. ε. Μήκος των νησίδων επιτάχυνσης.

Συνιστάται να συσταθούν οδοστρώματα εισόδου με μια νησίδα επιτάχυνσης σαφώς καλουμένη, συνοδευόμενη από μια νησίδα μεταβλητού φάρδους, που ονομάζεται λοξότμητο.

Όταν το οδόστρωμα του αυτοκινητόδρομου ή του δρόμου ταχείας κυκλοφορίας και η νησίδα επιτάχυνσης βρίσκονται σε διάζωμα και διάταξη δεξιά, το συνολικό μήκος της νησίδας επιτάχυνσης είναι τουλάχιστον 300 μ. ενώ της νησίδας επιτάχυνσης είναι τουλάχιστον 200 μ.

Αν οι όροι χάραξης και κατά μήκος τομής διαφέρουν, το μήκος της νησίδας επιτάχυνσης πρέπει προσαρμόζεται ανάλογα.

4.γ.δ.στ. Μήκος των νησίδων επιβράδυνσης.

Οι νησίδες επιβράδυνσης περιλαμβάνουν μια νησίδα μεταβλητού φάρδους που ονομάζεται λοξότμητο και ακολουθείται από την νησίδα επιβράδυνσης όπως καλείται, με σταθερό φάρδος, που μπορεί να είναι ή παράλληλη και προσκείμενη στο οδόστρωμα του αυτοκινητόδρομου, ή ανεξάρτητα από αυτό. Το λοξότμητο πρέπει να επιτρέπει στον χρήστη να αποσπάται προοδευτικά από το κύριο ρεύμα και τούτο δίχως να μειώνει αισθητά την ταχύτητά του. Το μήκος του προσδιορίζεται έχοντας υπόψη ότι ο άνετος χρόνος για να γίνει αυτή η μανούβρα είναι περίπου 3,5 δευτερόλεπτα. Το μήκος της νησίδας επιβράδυνσης προσδιορίζεται έχοντας υπόψη ότι η τιμή επιβράδυνσης των οχημάτων είναι το πολύ 1,5 μ./δευτερόλεπτο.

4.δ. Διασταυρώσεις σιδηροτροχιών.

Οι διασταυρώσεις σιδηροτροχιών με τους διεθνείς δρόμους πρέπει να γίνονται σε χωριστά επίπεδα.

5. ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ.

5.α. Διατομές.

Εκτός εξαιρουμένης περίπτωσης (ορεινή περιοχή, έδαφος ιδιαίτερα δύσκολο, κ.λ.π.), κανένας περιορισμός των χαρακτηριστικών του οδοστρώματος και τυχόν των πιστών για πεζηλάτες και πεζοδρομίων δεν επιτρέπεται κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των τεχνικών έργων και μετά από την εκτέλεση αυτών. Ιδιαίτερα η πλάγια λωρίδα στάσης που προβλέπεται στο 3.1.6. διατηρείται στους αυτοκινητόδρομους και τους δρόμους ταχείας κυκλοφορίας.

5. 6. Ελεύθερο ύψος.

Το ελάχιστο ελεύθερο ύψος επάνω από το οδόστρωμα είναι 4,5 μ.

6. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

6. α. Φωτισμός.

Οι τομές, οι διασταυρώσεις και οι ανισόπεδες διακλαδώσεις των διεθνών δρόμων φέρουν ομογενή και επαρκή φωτισμό ώστε να επιτρέπει στους αυτοκινούμενους χρήστες να κυκλοφορούν δίχως να χρησιμοποιούν τα φώτα πορείας όταν η νυκτερινή κυκλοφορία είναι τόση που να δικαιολογεί οικονομικά τις εγκαταστάσεις και την εκμετάλλευσή τους.

6. 6. Αντιθαμβωτικά μηχανικά συστήματα.

Όταν ο όγκος της νυκτερινής κυκλοφορίας το δικαιολογεί, φυτευτά σήματα ή οθόνες υπάρχουν στην κεντρική νησίδα των αυτοκινητόδρομων και δρόμων ταχείας κυκλοφορίας και, τυχούσης περιστάσεως, στους πλάγιους διαδρόμους των εάν τα φώτα πορείας των οχημάτων που κυκλοφορούν αντίθετα στο άλλο οδόστρωμα ή σε έναν άλλο δρόμο παραπορευόμενο του διεθνούς δρόμου συστήνουν οπτική ενόχληση επί του εθνικού δρόμου.

6. γ. Νησίδες ασφαλείας.

Νησίδες ασφαλείας πρέπει να προβλεφθούν για να αποφευχθούν οι συγκρούσεις με εμπόδια ευρισκόμενα στους πλαϊνούς διαδρόμους ή στην κεντρική νησίδα, με τον όρο πάντως

ότι ο κίνδυνος και τα αποτελέσματα μιας σύγκρουσης με τις νησίδες αυτές είναι κατώτερα σε σχέση με τα εμπόδια που προστατεύουν.

Νησίδες μπορεί να μην είναι απαραίτητες για την προστασία των υποστηριγμάτων σήμανσης και φωτισμού, εάν αυτά έχουν τοποθετηθεί για να μειώσουν τις επιπτώσεις της συγκρούσεως ενός οχήματος.

Συνιστάται να τοποθετούνται οι νησίδες ασφαλείας (κιγκλιδώματα) στη μέγιστη απόσταση του άκρου του οδοστρώματος που παρουσιάζει κυκλοφορία ή εξωτερικά εμπόδια.

Συνιστάται ιδιαιτέρως για τους αυτοκινητόδρομους και τους δρόμους ταχείας κυκλοφορίας να προβλεφθούν ιδιαίτερα νησίδες ασφαλείας (κιγκλιδώματα): α) στην κεντρική νησίδα, όταν το φάρδος της είναι μικρότερο από 6 μ., εφ' όσον ο ημερήσιος όγκος φθάνει τα 20.000 με 2 Χ 2 νησίδες ή 30.000 με 2 Χ 3 νησίδες, ή όταν το φάρδος της είναι κατώτερο από 4,50 μ., οποιοσδήποτε και αν είναι ο όγκος,

β) στα ερείσματα:

1) όταν εμπόδια σταθερά και άκαμπτα, όπως υπερείσματα γεφυρών, ερείσματα γεφυρών, τοίχοι υπερειστικοί, υποστηρίγματα γερανογεφυρών, συνεχής σειρά στύλων φωτισμού κλπ. βρίσκονται σε απόσταση λιγότερη από 3.50 μ. του άκρου του οδοστρώματος·

2) στις τομές με επιχώματα, όταν το ύψος αυτών ή η κλίσις της κατωφέρειας παρουσιάζει προφανή κίνδυνο·

3) στις τομές όπου παρακορεύεται ένα ποτάμι, ένας δρόμος ή μια σιδηροτροχιά σε λιγότερο από 10 μ. από το άκρο του οδοστρώματος·

γ) στα τεχνικά έργα, ιδίως όταν τα κιγκλιδώματα υπάρχουν στις δύο πλευρές του έργου.

7. ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΥ

7.α. Η διευθέτηση της χάραξης και μηκοτομής πρέπει να μελετηθεί (3.β.α.) όχι μόνο από την αυστηρή άποψη της ασφάλειας αλλά και από της αρμονικής εύρεσης της χάραξης του τοπίου.

7.β. Όλα τα στοιχεία του περιβάλλοντος χώρου πρέπει να συντελέσουν, μαζί με τη σήμανση, στην άνεση και την ασφάλεια της κυκλοφορίας. Συνιστάται ιδίως να δημιουργηθεί μια καλή οπτική κατεύθυνση με φυτεύσεις δενδρυλλίων σε αρμονία με τα φυτά του περιβάλλοντος και να συσταθούν, σε περιοχές μονότονης πεδιάδας, μεγάλα κομμάτια πράσινου που θα στοιχίζουν το βάθος του οπτικού χώρου.

7.γ. Πρέπει επίσης να γίνουν φυτεύσεις δενδρυλλίων για να εξασφαλιστεί η προστασία των χρηστών έναντι του θάμβους, του ανέμου, του σωρού του χιονιού και τυχούσης περιστάσεως, για να προστατευθούν οι περίοικοι από το θόρυβο και τη ρύπανση της ατμόσφαιρας.

7.δ. Για λόγους ασφάλειας και αισθητικής η αφισοκόλληση για εμπορικούς διαφημιστικούς λόγους στα κράσπεδα των διεθνών δρόμων απαγορεύεται.

8. ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

ΣΥΝΟΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

8.α. Επαρκείς οδικές εγκαταστάσεις και ιδίως χώροι στάθμευσης προβλέπονται στα σύνορα για να δέχονται και βοηθούν στη ροή της κανονικής κυκλοφορίας. Πρέπει να χωριστούν η εμπορική και τουριστική κυκλοφορία και να τυσταθούν μικτά συνοριακά φυλάκια.

ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

8.β. Οι αυτοκινητόδρομοι και πιθανά οι δρόμοι ταχείας κυκλοφορίας έχουν χώρους υπηρεσίας και χώρους στάθμευσης, διακρινόμενους από τα οδοστρώματα και κανονικά χωρισμένους. Οι χώροι υπηρεσίας περιλαμβάνουν χώρους υπηρεσίας που διανέμουν καύσιμα, χώρους στάθμευσης, τουαλέττες, σταθμούς πρώτων βοηθειών και ίσως ρεστωράν και μοτέλ.

Οι χώροι στάθμευσης επιτρέπουν μόνο τη στάθμευση των οχημάτων και συνήθως δεν έχουν τις υπηρεσίες που προαναφέρονται.

Οι χώροι υπηρεσίας και στάθμευσης που εξυπηρετούν τους αυτοκινητόδρομους* έχουν αποκλειστική προσπέλαση από τον αυτοκινητόδρομο. Συνδέονται μ' αυτόν με οδούς εισόδου και εξόδου που αντιστοιχούν στα κριτήρια των αναλόγων οδών των ανισόπεδων διακλαδώσεων Β.

Στις μη ανεπτυγμένες περιοχές, σταθμοί ανεφοδιασμού και τυχούσης περιστάσεως, γκαράζ, εργαστήρια καθώς και χώροι για ανάπαυση ή φαγητό, είναι εγκατεστημένοι κοντά στη διεθνή οδό.

8. γ. Υπηρεσίες οδικής βοήθειας.

Σταθμοί πρώτων βοηθειών είναι εγκατεστημένοι κατά μήκος των διεθνών δρόμων για να συμπληρώνουν, αν χρειάζεται, την ανεπάρκεια των τοπικών μέσων. Αυτοί διαθέτουν τα απαιτούμενα εφόδια σύμφωνα με τις συστάσεις της μόνιμης διεθνούς Επιτροπής οδικών πρώτων βοηθειών και της Ένωσης Εταιρειών του Ερυθρού Σταυρού.

8. δ. Τηλεπικοινωνίες.

Οι εθνικοί δρόμοι είναι εφοδιασμένοι σε κανονικά διαστήματα με τηλεφωνικά κέντρα ή άλλα, που επιτρέπουν να κληθούν ασφαλώς οι υπηρεσίες βοήθειας. Ο χειρισμός τους πρέπει να είναι απλός, ευκολονόητος για τους χρήστες και να εξηγείται κατά προτίμηση με τη βοήθεια συμβόλων ή ιδεογραμμάτων. Τόξα, όσο χρειάζεται κοντινά, προσδιορίζουν τη θέση του πιο κοντινού σταθμού κλήσης.

* Ένα μέρος του κανονικού δικτύου μπορεί πάντως να διαθετηθεί για τους προμηθευτές και το προσωπικό υπηρεσίας.

Παράρτημα ΙΙΙ.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΚΑΙ ΣΗΜΑΝΣΗ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ «Ε».

1. Το σήμα που προορίζεται για την αναγνώριση και σήμανση των δρόμων «Ε» έχει σχήμα ορθογώνιο.

2. Το σήμα αυτό αποτελείται από το γράμμα «Ε», που γενικά συνοδεύεται από τον αριθμό, σε αραβικά αριθμητικά στοιχεία, που δίνεται στη διαδρομή.

3. Αποτελείται από μια επιγραφή άσπρη σε πράσινο φόντο. Μπορεί να είναι γραμμένο πάνω σε άλλα σήματα ή σε συνδυασμό με αυτά.

4. Οι διαστάσεις του πρέπει να είναι τέτοιες που οι οδηγοί οχημάτων που τρέχουν με μεγάλη ταχύτητα να μπορούν εύκολα να το ξεχωρίσουν και να καταλάβουν τις ενδείξεις που δίνει.

5. Το σήμα που προορίζεται για την κατάδειξη και σήμανση των δρόμων «Ε» δεν αναιρεί το αναγνωριστικό σήμα των δρόμων στον εθνικό χάρτη.

Άρθρο δεύτερο.

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, της δε κυρουμένης Συμφωνίας από την ολοκλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 6 αυτής.

Παραγγέλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 8 Ιουνίου 1988

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΝΤ. ΣΑΡΤΖΕΤΑΚΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΚΟΥΛΟΥΜΠΗΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΚΩΣΤΑΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους

Αθήνα, 8 Ιουνίου 1988

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ ΚΟΥΤΣΟΓΙΩΡΓΑΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ